محمد محمد عبد القادر بن عيسى

ما يجب ان تعرفه عن

النقل الجوي التجاري



ما يجب ان تعرفه
عن
النقل الجوي التجاري

ما يجب ان تعرفه

عن

النقل الجوي التجاري



محمد محمد عبد القادر بن عيسى

الهيئة العامة للثقافة
GENERAL AUTHORITY FOR CULTURE

حسن ابراهيم الدويش

ما يجب أن تعرفه عن النقل الجوي التجاري

المؤلف: محمد محمد عبد القادر بن عيسى

الطبعة الأولى: **2020** م

رقم الإيداع المحلي: **194/2020**

رقم الإيداع الدولي: **9789959-921-437**

دار الكتب الوطنية بنغازي - ليبيا

هاتف: **7165022.21821+** - بريد مصور **4843580-21821+**

ص.ب: **75454** - طرابلس **Email: almosgb@yahoo.com**

الاهداء

بسم الله الرحمن الرحيم

قال تعالى: "وقل اعملوا فسيرى الله عملكم ورسوله والمؤمنون"

صدق الله العظيم

وقال رسوله الكريم : "إن الله يحب إذا عمل أحدكم عملا أن يتقنه"

صدق رسول الله

أهدي هذا العمل المتواضع إلى أبي الذي لم يبخل عليَّ يوماً بشيء

وإلى أمي التي غمرتني بحبها وحنانها

وإلى إخوتي وأسرتي جميعاً

إلى كل من علمني حرفاً أضاء بنوره الطريق أمامي للوصول إلى الغد المشرق

إلى كل من علمني النجاح والصبر

إلى كل الزملاء الذين عاصرتهم في مجال صناعة النقل الجوي في ليبيا

إلى كل من يسعى لتوسيع مداركه بالعلم والمعرفة

أهدي هذا العمل المتواضع راجياً من الله العلي القدير

أن يجد القبول والنجاح



المقدمة

يعد النقل بشكل عام والنقل الجوي بشكل خاص من أهم أحد الدعائم الأساسية التي يعتمد عليها النشاط الاقتصادي في العصر الحديث الذي أصبحت فيه الحركة ضرورة والسكون مرادفاً للموت، إذ لولاه لوجب استهلاك السلع في الأمكنة التي تصنع فيها مما يؤدي إلى شل حركة التبادل وهي روح الحياة الاقتصادية، ويعتبر في الوقت ذاته واحداً من المعايير التي يقاس على ضوئها مدى تقدم الدول ونهوضها، وإذا كانت الحركة طابع عصرنا، فمن الطبيعي أن يصبح النقل الجوي ضرورة من ضروراته، وذلك لاستئثار وسيلته بسرعة فائقة تمكنها من وصل ما بعد من المسافات في زمن قصير تعجز عن تحقيقه غيرها من وسائل النقل الأخرى تحت مختلف الظروف ولم تعد الحركة وحدها مميزاً لهذا العصر، بل طغى عليها التقدم التقني الهائل الذي أدى إلى استحداث فروع جديدة من القانون، ولعل أبرزها وأكثرها حداثة ما يسمى بقانون الفضاء لهذا لم يعد النقل الجوي لهوا لمحبي المغامرة أو وقفاً لطبقة متميزة، بل صار للكافة وازدادت أهميته في مجالي نقل الركاب والبضائع، بعد أن تناقصت الأخطار الجوية وأمكن حصرها في أضيق نطاق، بحيث أصبحت الطائرة أكثر أمناً من وسائل النقل الأخرى، وأشد منافساً لها ولما كان النقل الجوي من أهم السبل التي يرتكز عليها في مجال الاقتصاد ومصدر تمويل هام بالنسبة للدول على اعتبار أن محله يرد على كل من الأشخاص والبضائع، فقد توحدت الدول وعملت على وضع قواعد قانونية تحكم عملية النقل الجوي، وذلك تفاديا للنزاعات التي قد تحصل من جراء تعدد الأنظمة والقوانين وتجسد عملياً هذا التوحد من خلال اتفاقية وارسو الموقعة سنة ١٩٢٩، بشأن النقل

الجوي وتم تعديلها بالعديد من الاتفاقيات هذا طبعاً فيما يخص النقل الجوي الدولي.

تنبع أهمية صناعة النقل الجوي الدولي من خلال الدور الرئيس الذي تلعبه تلك الصناعة في دفع عجلة اقتصادات الدول نحو التطور الفاعل الذي يسهم في زيادة دخلها القومي إلى جانب تأثيرها القوي في عملية التقدم الحضاري والاجتماعي الذي تنشده جميع الدول من أجل استقرارها ورفاهيتها وتقدمها. وصناعة النقل الجوي اجمالاً ترتبط بمتغيرات مستمرة تتطلب خطاً موازياً من التفاعل والمواكبة سعياً لتحديث وتطوير هذا النشاط الإنساني الثرى خاصة في مجالات الأمن والسلامة وحماية البيئة والاستفادة القصوى من التقنيات الحديثة من خلال تطويعها واستخدامها الأمثل في ترقية وتطوير كافة العناصر التي تدخل ضمن إطار منظومة صناعة النقل الجوي. في هذا السياق إذا أخذنا ليبيا كدولة ذات موقع استراتيجي هام يؤهلها كحلقة وصل هامة بين الدول الافريقية والدول الاوروبية من جهة وبين الشرق الاوسط والأدنى والأميركتين من جهة أخرى فنجد أن صناعة النقل الجوي فيها يجب أن تتمتع بمقومات قوية وفرص سانحة للتطور والتقدم والازدهار يواكب حركة تطور الصناعة في الوطن العربي والقارة الافريقية من حيث حجم التعداد السكاني إلى جانب وجود وضع اقتصادي مستقر نسبياً ومقومات سياحية جاذبة وموقع جغرافي متميز إلى غير ذلك من المحفزات.

ليبيا كدولة عربية إفريقية تعد من الدول الرائدة في المنطقة في مجال صناعة النقل الجوي أحوج ما تكون اليوم إلى وجود بُنى تحتية قوية تضم شبكة من المطارات الدولية والداخلية التي ترتقي إلى مستوى المواصفات العالمية والتي يجب ان تزود بأحدث خدمات التكنولوجيا الحديثة وعدد من شركات الطيران الوطنية التي تمتلك وتشغل أحدث أنواع الطائرات النفاثة وتستخدم أنظمة

ملاحية وأمنية متطورة وقوانين وتشريعات مواكبة تنطوي على تطبيق المعايير العالمية والمواصفات القياسية في مجال صناعة النقل الجوي وقطاع الطيران المدني.

في هذا الصدد، وباعتباري أحد المهتمين والمتخصصين في مجال صناعة النقل الجوي التجاري وتعميماً للفائدة وإثراء للفهم في هذا المجال الثري النابض بالحياة فقد رأيت أن اعد هذا الكتاب تحت عنوان "النقل الجوي التجاري – الاسس والمفاهيم" بمفهوم ولغة أهل الصناعة لعله يسهم في نشر ثقافة جوية شاملة في المكتبة الليبية بشكل خاص والعربية بشكل عام وسبر غور أسس ومفهوم النقل الجوي التجاري الذي يمثل أساس قوي ومتين اقتصاديات الكثير من دول العالم وبات مورداً هاماً لزيادة الدخل القومي لو بني على اساس من القوة والحيوية المطلوبة في هذا المجال.



الباب الأول: تطور وأهمية النقل الجوي

الفصل الأول: أهمية وتطور النقل الجوي

تعريف النقل الجوي:

النقل الجوي هو ذلك النقل الذي يتم بواسطة الطائرة وهي الأداة التي يتم بواسطتها نقل الأشخاص والبضائع ويربط بين أقصى البلاد وأدناها في ساعات قليلة وبهذا أصبح النقل الجوي وسيلة هامة وسريعة من وسائل المواصلات للأشخاص والبضائع والبريد، الآمر الذي جعله محل اهتمام كبير لدى جميع دول العالم باعتباره وسيلة حديثة ومتطورة يربط دول العالم في ساعات قليلة، فالطائرة بمجرد أن تقلع من إقليم دولة معينة ويمضي بعض الوقت تجتاز حدود هذا الإقليم إلى إقليم دولة أخرى، وهذا ما جعل من النقل الجوي محل هذا الاهتمام الدولي الكبير.

أهمية النقل الجوي:

يعتبر النقل الجوي من أهم الموارد الأساسية والضرورية لتقدم الاقتصاد في أي دولة من دول العالم، ففي الوقت الذي يتزايد فيه تداخل الأسواق وعالميتها يوفر النقل الجوي الانتقال السريع للركاب والبضائع ذات القيمة العالية – والبريد فقد زاد عدد المسافرين جواً كل سنة منذ بداية تشغيل طائرات الركاب النفاثة عام ١٩٤٩ حتى عام ٢٠١٥ حيث تم نقل ما مجموعه ٣.١ مليار راكب على الرحلات الدولية والداخلية المنتظمة لشركات النقل الجوي الأعضاء في (الاياتا IATA) منها ٤١٢ مليون راكب على الرحلات الدولية المنتظمة و٨٦١ مليون راكب على الرحلات الداخلية ويمثل هذا الرقم عدد المسافرين الذين

اعتمدوا على عمليات شركات النقل الجوي في مختلف أنحاء العالم للانتقال جواً للإغراض المتعلقة بالعمل أو الترفيه والسياحة.

زاد عدد المسافرين جواً في عام ٢٠١٧ بنسبة ٧.٩ % بالمقارنة بعام ٢٠١٦ كما زاد هذا العدد أيضاً في الثمانية أشهر الأولى من عام ٢٠١٨ بنسبة ٥.٦ % بالمئة عن الفترة ذاتها في عام ٢٠١٧م وزاد عدد المسافرين الدوليين في الاسواق العربية في العام ٢٠١٧ بنسبة ٨.٢ % و٤.٨% في الثمانية أشهر الأولى من العام ٢٠١٨. ووصلت نسبة النمو في عدد السياح في العالم إلى ٦.٨% في العام ٢٠١٧ أما في الاسواق العربية فقد كانت نسبة النمو ٧.٢% حيث يعتبر النقل الجوي أهم وسائل النقل لصناعة السياحة التي أصبحت من الدعائم الاساسية للتنمية في كثير من دول العالم وتبدو أهمية صناعة النقل الجوي من كونها تلعب دوراً هاماً في عمل ورفاهية الملايين من الناس منهم العاملون في صناعة الطائرات ومشغليها والعاملون في مصانع المحركات والمعدات والأجهزة الملاحية ومنظومات مراقبة الحركة الجوية والمطارات ومزودي الوقود وخدمات التموين والأسواق الحرة وخدمات المناولة كما تشمل الزبائن من المسافرين جواً والمنتمين إلى مختلف النشاطات الاقتصادية والاجتماعية والثقافية من كل فئات السكان في العالم.

من خلال أهمية النقل الجوي يمكن التعرف على الفوائد الاقتصادية المصاحبة له وتأثير هذه الفوائد على الاقتصاد العالمي حيث يتكون التأثير الاقتصادي المباشر لعمليات النقل الجوي من مجموع نشاطات شركات الطيران والمطارات ومرافق الخدمات الموجودة فيها من تموين ومزودي وقود الطائرات وخدمات المناولة وحتى المقاهي الصغيرة التي تقدم خدماتها لجمهور المسافرين، أما التأثير الاقتصادي غير المباشر فيتمثل في معاملات المسافرين والمصدرين المستخدمين للنقل الجوي.

وللنقل الجوي أيضاً آثار اقتصادية واسعة غير مباشرة وغير منظورة تتمثل في تقليل تكاليف التجارة العالمية وتكاليف السفر واجتذاب مشاريع جديدة لمواقع عمل جديدة كذلك دعم التقنية ووسائل التوزيع.

ويقوم النقل الجوي بدور حيوياً وهام في دعم العلاقات الثنائية والحضارية بين مختلف دول العالم ويساهم مساهمة ايجابية في نقل الثقافات والحضارات الإنسانية بين شعوب الكرة الأرضية إلى جانب مساهمته في عمليات المساعدة والإنقاذ أثناء حالات الطوارئ والكوارث الطبيعية.

ويقوي النقل الجوي الوضع الاقتصادي الإقليمي ويساعد على تنمية الصناعة والتجارة وخير مثال على ذلك ما يلعبه النقل الجوي من دور هام في تنمية المركز التجاري لإمارة دبي، كذلك يساعد النقل الجوي في الاستفادة من المناطق الحرة باعتباره أحد الوسائل الهامة لإعادة التعبئة والتوزيع.

ونظراً لما يمتاز به النقل الجوي من سرعة فائقة فانه يساهم في التقليل من تكاليف التجارة ويساعد على فتح أسواق جديدة وذلك بنقل المسافرين والبضائع إلى مسافات بعيدة مثل نقل الفواكه والمنتجات الزراعية من المناطق القارية إلى الأسواق المختلفة في العالم، ونقل البضائع والمواد السريعة العطب أو القابلة للتلف مثل نقل الأمصال الطبية والدواجن والبيض المخصب من مناطق إنتاجه إلى مناطق استهلاكه في مختلف دول العالم دون أي اعتبار للمسافات البعيدة.

كما إن الصناعة تعتمد على النقل الجوي اعتماداً كبيراً أثناء فترة توقف المصانع عن الإنتاج بسبب أعطال الآلات والمعدات الصناعية حيث تعتمد المصانع على وسائل النقل الجوي السريعة في نقل قطع الغيار اللازمة لإصلاح أعطال هذه المصانع في اقل وقت ممكن كما يساهم النقل الجوي في تسهيل

عمليات الاتصال الشخصي بين رجال الأعمال والصناعيين بما يضمن سرعة اتخاذ القرارات ويعود بالفائدة على النشاطات التجارية والصناعية.

تكمن أهمية النقل الجوي على المستويين الداخلي والدولي في التأثيرات التي يتركها على المجتمعات المحلية والدولية وعلى كافة الأصعدة الاقتصادية والاجتماعية والثقافية لتلك المجتمعات بشكل مباشر أو غير مباشر.

تطور النقل الجوي:

ما هو اليوم حقيقة واقعة كان حلماً من أحلام الإنسان في العصور القديمة فمن المعروف تاريخياً أن أولى محاولات الطيران والانتقال جواً من نقطة إلى أخرى ترجع إلى أبي القاسم العباس بن فرناس والى نصر إسماعيل بن حماد المعروف بالجوهري حيث قام بن فرناس بدراسة عن الطيران سنة ٨٥٠ ميلادية تبعها بمحاولة فعلية للطيران بعد أن صنع له جناحين وكسا جسده بالريش واستطاع عن طريق تحريك الجناحين أن يطير لمسافة قصيرة ثم هوى على الأرض، كذلك فعل أبو النصر إسماعيل بن حماد الذي تعرض إلى نفس المصير بعد محاولته الطيران في سماء مدينة نيسابور، وفي نهاية القرن العاشر الميلادي حاول الإنجليزي أوليفيه الطيران إلا أن محاولته باءت بالفشل وسقط على الأرض.

وكتب روجر بيكون - في القرن الثالث عشر - عندما فكر في استخدام الطيران الآلي "إن الآلات الطائرة يمكن عملها بحيث يجلس الإنسان في الوسط محركاً أداة ما بها تقوى الأجنحة الصناعية على دفع الهواء مثلما يفعل الطير عند طيرانه" واستمرت محاولات الطيران والانتقال جواً بين الفشل والنجاح - وإن كان جانب الفشل قد صاحب العديد منها - إلى أن تم تحقيق الطيران الفعلي بين العواصم الأوروبية في العام ١٩١١ إذ قامت في ذلك العام

رحلات جوية بين باريس ومدريد وباريس وروما وفي العام ١٩١٩بدأ ظهور الطيران التجاري على الصعيد الدولي وكان أول خط جوي تجاري يربط بين بروكسل وباريس، وتركزت المجهودات نحو الطيران حول الكرة الأرضية وإقامة الخطوط الجوية العالمية في العام ١٩١٩حتى العام ١٩٣٩ حيث استطاع المنطاد (زبيللون) عام ١٩٢٨ أن يعبر أجواءً شمال الأطلسي ليصل لأول مرة في التاريخ من أوروبا إلى القارة الأمريكية وبذلك تم فتح الطريق أمام الطيار الفرنسي (ميرموز) الذي عبر نفس المسافة على متن طائرة بثلاث محركات، وتوالت الرحلات الجوية بعد ذلك فاتحة أفاق الكشف والتنقيح والتطوير في مجال الطيران.. فمن المنطاد إلى الطائرات المروحية إلى الطائرات النفاثة ثم الطائرات العملاقة والطائرات الأسرع من الصوت رحلة طويلة سجل خلالها الإنسان انتصارات رائعة على الطبيعة وطوع كل من الآلة والبيئة الجوية لخدمته ونقله جواً من أقصى البلاد إلى أقصاها ومن دولة إلى أخرى في ساعات قليلة.

فعلى الصعيد الاقتصادي:

"يحتل النقل الجوي موقعاً مرموقاً ضمن مكونات الاقتصاد القومي ويسهم مساهمة فاعلة في دفع عجلة الاقتصاد من خلال النشاطات المؤذاة في إطاره أو المرتبطة به أو الدائرة في فلكه حيث تتجسد تلك المساهمة في صورة منفعة اقتصادية مباشرة يجنيها قطاع كبير من المجتمع تتزامن معها وبشكل متوازي منفعة اقتصادية غير مباشرة يستفيد منها قطاع أكبر من المجتمع".

التأثير الاقتصادي المباشر:

يظهر حجم الإنفاق الذي تؤديه شركات النقل الجوي مباشرة عند أدائها لنشاطها أو بسببه وبشكل واضح مدى المنفعة الاقتصادية المباشرة التي تعود على نشاطات هامة للمجتمع ويشمل ذلك على سبيل المثال:

- ما تؤديه شركات النقل الجوي نظير استعمالها لمرافق وتسهيلات البنية التحتية من مطارات وتسهيلات ملاحية.
- ما تدفعه تلك الشركات مقابل تزود طائراتها وآلياتها الأخرى بالوقود وما يتوجب عليها أداؤه من رسوم إدارية.
- ما تدفعه من إيجارات نظير الانتفاع بالعقارات التي تشغلها في مواقع عملها المختلفة.
- ما تنفقه نظير ما تقتنيه من أدوات ومعدات وتجهيزات تقتضيها الأعمال التي تقوم بها في مجالات نشاطاتها المختلفة.
- ما يتوجب عليها إنفاقه مقابل الخدمات المتنوعة التي تحصل عليها كخدمات التأمين وما يفرضه من أقساط وخدمات المصارف وما ترتبه من فوائد القروض التي تحصل عليها الشركات من تلك المصارف.

إن هذه المساهمة المباشرة في القطاع الاقتصادي لها تأثيرات كبيرة لما يتطلبه نشاط النقل الجوي من الاستثمارات الضخمة اللازمة لضمان تشغيله على الوجه المطلوب.

التأثير الاقتصادي غير المباشر للنقل الجوي:

التأثير غير المباشر للنقل الجوي في الاقتصاد الوطني هو المنفعة الزمانية والمكانية التي تتحقق بسبب قيام عمليات النقل وفي مجالات عدة تشمل على سبيل المثال.

- الخدمات ومواقع العمل الناشئة عن مطلب إتمام معاملات المسافرين وشاحني السلع المستعملين للنقل الجوي.
- دعم أوجه النشاط المختلفة المعتمدة على السفر كالفنادق والمسارح والمهرجانات والمؤتمرات والمنتديات وتأجير السيارات ووكالات

السفر ونشاط التموين والمطاعم بما يفضي إليه ذلك من تنوع في النشاط الاقتصادي يكرسه وجود النقل الجوي ذاته باعتباره إضافة هامة إلى ذلك التنوع.

- مداخيل النشاطات التجارية والخدمية الناتجة عن استغلال فضاءات مباني المطارات كمحلات ومكاتب للتجارة والخدمات والأسواق الحرة.
- زيادة فرص التنمية الاقتصادية لمختلف المناطق.
- الاستفادة المثلى من المناطق الحرة باعتبارها وسيلة هامة لتجميع وتصنيع وإعادة توزيع السلع.
- تمكين مصنعي المنتجات سريعة العطب والأدوية وغير ذلك من المنتجات التي تعتمد على عنصر الوقت من توزيع منتجاتهم وفقاً للمدد التي يتعين أن يتم فيها ذلك وتمكين مستهلكي هذه المنتجات من استعمالها في مدة تظل فيها قابلة للاستعمال بشكل لا يخل بسلامة ذلك الاستعمال ولا يرتب آثاراً سلبية ناجمة عنه.
- تقليل تكاليف التجارة الدولية بإيصال سلع عالية القيمة منتجة في مناطق من العالم ونقلها بسرعة مما يساعد على زيادة سرعة التوزيع وانتشاره وتقليل تكاليف التخزين ووصولها وبشكل اقتصادي إلى دول أخرى تحتاجها تحقيقاً للمنفعة الاقتصادية المتبادلة والمساعدة على الاستغلال الأمثل للموارد المادية وتعظيم المنافع المكانية والزمانية.
- تجنيب الوحدات الإنتاجية تعطيل طاقاتها من جراء التوقف عند الحاجة العاجلة والملحة لقطع الغيار اللازمة بما يتيحه النقل الجوي

من إمكانية نقل تلك القطع في مدة زمنية قياسية لا يمكن إدراكها من خلال وسائل النقل الأخرى.

- تحسين إدارة أموال المشاريع نتيجة تقليص الحاجة لتخزين البضائع العالية القيمة أو قطع الغيار اللازمة قبل تصريفها واستخدامها.
- المساهمة في دعم وتنشيط السياحة من خلال توفير وسيلة نقل سريعة تتفق والوقت المتاح للسائح عند الانتقال والإقامة مما يعود بالنفع على الدول المستقبلة للحركة السياحية.
- تأمين خدمة أسرع لتسليم البريد وإيصال الطرود.
- خلق المزيد من المواقع وفرص العمل ضمن النشاطات المصاحبة للنقل الجوي والقائمة عليه وما يرتبه ذلك من أثار اقتصادية واجتماعية بالغة الأهمية في حياة الفرد والمجتمع.

على صعيد التواصل الاجتماعي:

يسهم النقل الجوي من هذا الجانب في:

- دعم العلاقات بين مختلف دول العالم وشعوبها والمساهمة في نقل ونشر الثقافات والأنماط الحضارية المتنوعة ويساعد بالتالي على توسيع المدارك والأفاق وتوفير فرص السفر لأغراض العطلات والتعلم وتوطيد العلاقات الاجتماعية.
- توسيع الدائرة الجغرافية لاتصال الأفراد والجماعات بما في ذلك ربط المناطق الحدودية والصحراوية والمناطق النائية التي لا تصل إليها وسائل النقل الأخرى بالدولة تأميناً لتواصل مستمر بين كافة فئات المجتمع وتيسيرا لمتطلبات إدارة الدولة.

على صعيد نقل التقنية وتنمية قدرات العنصر البشري:

- إن اعتماد عمليات النقل الجوي على بيئة تقنية عالية يسهم في تعزيز تطبيق التقنية ويساعد على توطينها والقدرة على مواكبة واستيعاب التقنيات العالية وما يطرأ عليها من تطورات حول العالم مما يرفع بالضرورة من نوعية تأهيل الكوادر العاملة.
- إن ارتباط نشاط النقل الجوي بالتقنية العالية وحاجته إلى متطلبات مهنية تتعلق بنوعية وتأهيل العاملين به على النحو سالف البيان، يفرض بالضرورة السعي إلى فتح أبواب تعلم تلك التقنية وإقامة صلات متينة بالمؤسسات التعليمية والتدريبية المتخصصة حول العالم.

على الصعيد الإنساني:

يحتل النقل الجوي موقعاً هاماً بين وسائل النقل الأخرى يؤهله للاضطلاع بدور حيوي وهام في المساهمة في العمليات الإنسانية من خلال الاستجابة السريعة لحالات الطوارئ والكوارث الطبيعية والمساعدة على البحث والإنقاذ أثناءها أو عقبها وذلك بالنظر لما يتميز به من قدرة على نقل السلع الهامة والحيوية مثل الأمصال والأدوية والمواد الغذائية وفرق الإغاثة والأطباء والخدمات الطبية المتنقلة إلى أماكن بعيدة أو يصعب الوصول إليها بشكل عاجل.

على الصعيد الأمني:

يسهم النقل الجوي على الصعيد الأمني في تعزيز دور السلطة المختصة من خلال:

- إمكانية الانتقال السريع لممارسة مظاهر السيادة وتطبيق القانون وإعادة الأمن والنظام في أي جزء من أجزاء الدولة.

- إمكانية تحويل أدوات النقل الجوي والمطارات - بالنظر لفاعلية النقل بشكل عام والنقل الجوي بشكل خاص في مثل هذه الظروف - إلى أدوات للمساعدة على أداء المتطلبات اللوجستية.

على الصعيد المعنوي:

فإن الدور المعنوي الذي يمكن أن يعمقه النقل الجوي يتمثل في أن النجاح في القيام بهذا النشاط بفاعلية يرسخ لدى الأفراد والمجتمعات الإيمان بالقدرة المعنوية على خوض مجال ظل التطور في ميدانه، حتى وقت قريب، حكراً على الدول المتقدمة بحيث يخلق مثل هذا النجاح شعوراً لدى المجتمع بأنه في مصاف الدول التي تملك منظومات ناجحة للنقل الجوي وموازياً لإنجازاتها.

خصائص النقل الجوي:

أولا: خصائص مرتبطة بالأداة الرئيسية المستعملة في النقل الجوي:

يستمد النقل الجوي خصائصه الطبيعية من الأداة الرئيسية المستعملة في النقل الجوي ألا وهي الطائرة إذ تتميز هذه الأداة بما يلي:

١. السرعة:- تعتبر السرعة العالية من أهم خصائص النقل الجوي التي يتميز بها دون الأنماط الأخرى من النقل ولذلك أصبحت هذه الخاصية ذات أهمية كبيرة عندما يكون عامل الوقت ذا قيمة أو إذا كانت البضائع المنقولة سريعة العطب.

٢. الأمان:- الطائرات من أكثر الوسائل خضوعاً لضمانات وإجراءات الأمان ويرجع ذلك لخضوع الطائرة ذاتها والمواد والمعدات والآلات المستخدمة في صناعتها ونظم تشغيلها بتطبيق معايير واختبارات صارمة إضافة إلى المعايير القياسية المعتمدة للصيانة الدورية التي تخضع لها

جميع أجزاء الطائرة وكذلك متطلبات التدريب العالي للأطقم الجوية والفنية.

٣. الراحة:- أن خاصيتي السرعة والأمان في الطائرة تضيفان إلى النقل الجوي خاصية أخرى وهي الراحة في مقابل الإجهاد الجسدي الناجم عن السفر بالوسائط الأخرى على مسافات طويلة، وهي عامل مؤثر في اختيارات فئة كبيرة من مستعملي النقل الجوي عند المفاضلة بين أنماط النقل المختلفة.

٤. مرونة التشغيل:- تمتاز الطائرات باختلاف وتعدد طاقاتها التحميلية للركاب والبضائع والمسافات التي تقطعها من قصيرة ومتوسطة وطويلة وقدرتها على الإقلاع والهبوط في الظروف المختلفة، حيث لا تحتاج الطائرات إلى بنية تحتية بين المحطات (المطارات) مما يمكنها من تجاوز كل العقاب الطبيعية الواقعة في مسارها.

٥. قلة التأثر بالظروف المناخية:- تعتبر الظروف المناخية من أكثر المؤثرات أهمية على الطائرات إلا أن التطور المستمر في تقنيات منظومات الملاحة الجوية قللت من تأثر حركة الطائرات بالظروف الجوية والمناخية.

ثانيا: خصائص مرتبطة بنشاط النقل الجوي ذاته:

إن نشاط النقل الجوي ذو حساسية تنعكس على صعيد الواقع والتنظيم بشكل يفرض نفسه بإلحاح، ولا يسع المتتبع لهذا النشاط إلا أن يقر بأن خصائص النقل الجوي المرتبطة بالنشاط ذاته تمثل المصدر الأول لتلك الحساسية ومردُّ ذلك اعتبارات سياسية واقتصادية وأمنية وتشمل هذه الخصائص الآتي:

١) الطبيعة الدولية للنقل الجوي:

إن الطبيعة الدولية لنشاط النقل الجوي يفرضها تنقل الأداة الرئيسية لهذا النشاط وهي الطائرة عبر أقاليم عديدة الأمر الذي يثير ضرورة توفر ضمانات أمنية وتنظيمية تقتضي وضع قيود وفرض نظم تفسح المجال لسلطات كل دولة للسيطرة على تنقل الطائرات ضمن إطار حدود معينة، ويتكفل التنظيم الدولي بالجزء الأكبر من تحديد ذلك الإطار دون الإخلال بمبادئ ومظاهر السيادة المعترف بها لكل دولة طبقاً للمعاهدة الرئيسية للطيران المدني الموقعة في شيكاغو عام ١٩٤٤ بحيث غدا للمجتمع الدولي دور رئيسي في العملية التنظيمية لنشاط النقل الجوي.

٢) ضخامة حجم التكلفة والاستثمارات اللازمة:

إن هذه الخاصية فرضت نفسها منذ البدايات الأولى للنقل الجوي الأمر الذي جعل اغلب دول العالم تضطلع بإنشاء البنية التحتية للنقل الجوي ومؤسساته بسبب الاستثمارات الضخمة اللازمة لذلك وهي خاصية حدّت - ولزمن طويل – من مبادرات القطاع الأهلي في الاستثمار في أنشطة النقل الجوي وبالرغم من أن هذه الخاصية لم تكن وحدها الحائل دون مبادرات القطاع الأهلي إلا إنها – والى عهد قريب - لعبت دوراً لا يمكن إغفاله في هذا المضمار.

التأثر بالاعتبارات السياسية والأمنية:

يرتبط تأثر النقل الجوي بالاعتبارات السياسية والأمنية بالطبيعة الدولية لهذا النشاط ذلك أن تقلبات المناخ السياسي في العلاقات الدولية تنعكس – بشكل أسرع - على نشاط النقل الجوي دون غيره من وسائل النقل الأخرى حيث تبادر بعض الدول أحياناً إلى قطع المواصلات الجوية عند وقوع تأزم كبير في

العلاقات الثنائية فيما بينها أو بما يجاوز ذلك من مثل الحظر الذي فرض على كل من ليبيا والسودان من قبل مجلس الأمن الدولي في سنوات سابقة.

وشهد النقل الجوي تأثراً كبيراً بالتطورات السياسية والاعتبارات الأمنية منذ البداية سواء على صعيد التنظيم أم التطبيق حيث حرصت معاهدة الطيران المدني الدولي - في إطار طمأنة المجتمع الدولي - على تأكيد الاعتراف بمبدأ كان العرف الدولي قد أرساه منذ زمن بعيد حين نصت في مادتها الأولى على:

"تعترف الدول المتعاقدة بأن لكل دولة السيادة الكاملة والمطلقة على أجوائها التي تعلو إقليمها" وأكدت الدول على هذا المبدأ في تشريعاتها الجوية المحلية.

وهذا التأثر بالتقلبات السياسية والتحوطات الأمنية قد يخدم من جانب آخر مصلحة توسيع دائرة قطاع النقل الجوي حيث تعمل دول عديدة على إنشاء خطوط جوية منتظمة إلى بعض المناطق والدول تأسيساً على اعتبارات سياسية قصد تعزيز الربط مع الشعوب الأخرى أو التواجد السياسي وبسط النفوذ دون أن يكون لهذه الخطوط بالضرورة أي مردودات اقتصادية مباشرة.

خضوع النقل الجوي للتنظيم الدولي:

إن السمة الدولية لنشاط النقل الجوي على النحو سالف البيان تفرض نفسها على مستوى التشريعات المحلية المتعلقة بالنقل الجوي حيث تستمد أغلب أحكامها من المعاهدات الدولية والقواعد القياسية المقررة والتطبيقات الموصى بها من قبل منظمة الطيران المدني الدولي (أيكاو).

خاصية التطور المستمر:

إن صناعة النقل الجوي بشكل عام من أكثر الصناعات تطوراً في التقنيات والمعدات والآليات والطائرات والنظم ولهذا فإن النقل الجوي يمتاز بالتطور

المستمر- بغرض رفع مستويات الأمان وتحسين الأداء الاقتصادي والتقليل من المساهمة في تلوث البيئة - الأمر الذي يحتم مواكبة هذا التطور من حيث النظم والتشريعات والقواعد والتدريب والتكوين وتنمية قدرات العاملين في مجالاته المختلفة.

أنواع النقل الجوي:

ينقسم النقل الجوي إلى عدة أنواع فقد يكون نقلاً دولياً أو نقلاً داخلياً منتظم أو غير منتظم نقل خاص أو نقل عام وعليه يمكن تقسيم النقل الجوي إلى الآتي:

النقل الجوي الدولي:

النقل الجوي الدولي هو نقل الركاب أو البضائع أو البريد جواً من نقطة واقعة في إقليم دولة سامية متعاقدة إلى نقطة أخرى واقعة في إقليم دولة سامية متعاقدة أخرى بمقابل، أو أجر، أو تعويض مادي على أساس نقل منتظم أو نقل غير منتظم ولا يدخل في نطاق النقل الجوي الدولي للاستخدامات الأخرى للطائرة مثل استخدامات الطيران العام (GENERAL AVAITION) أو الطيران الزراعي أو أعمال المسح الجوي أو غير ذلك من الأغراض غير ذات العلاقة وعرفت اتفاقية وارسو النقل الجوي الدولي بأنه كل نقل يشترط فيه الأطراف المتعاقدون أن تكون نقطتا القيام والوصول واقعتين إما في إقليم طرفين ساميين متعاقدين أو في إقليم طرف واحد من الاطراف المتعاقدين سواء أكان هناك انقطاع للنقل أو كان هناك نقل من طائرة إلى أخرى أو لم يكن وعلى هذا فالنقل الجوي الدولي هو النقل الذي يتجاوز تنفيذه الحدود الاقليمية للدولة الواحدة ويخضع مثل هذا النوع من النقل لأحكام اتفاقية وارسو إذا ما توفر فيه الشرطين المنصوص عليهما في هذه الاتفاقية أما إذا تخلف شرط من الشروط فهو لا

يخضع لأحكام الاتفاقية المشار إليها، والشرطين المحددين في الاتفاقية لاعتبار النقل الجوي نقلاً دولياً هما:

١. وقوع النقل بين طرفين ساميين متعاقدين في الاتفاقية.
٢. أن يكون النقل الجوي بمقابل (اشترطت اتفاقية وارسو أن يكون كل نقل جوي دولي للأشخاص أو البضائع على الطائرة بمقابل وقد أتفق فقهياً على اعتبار هذا المقابل مكافأة أو مقابل الخدمة التي يؤديها الناقل بقصد الحصول على ربح.

النقل الجوي الداخلي:

هو النقل الذي يتم تنفيذه بالكامل داخل الحدود الإقليمية للدولة ولا يعتبر النقل الجوي نقلاً داخلياً إذا لم يتم بكامله داخل إقليم الدولة ولا يثير هذا النوع من النقل أية صعوبات من حيث القانون الواجب تطبيقه حيت أنه يخضع لتنفيذ أحكام القانون الوطني في الدولة التي يتم فيها هذا النوع من النقل، وتجدر الإشارة إلى أن الدول عادة ما تقوم بقصر تنفيذ النقل الجوي الداخلي على الشركات الوطنية فقط.

النقل الجوي الدولي المنتظم:

وضع مجلس المنظمة الدولية للطيران المدني مجموعة من العناصر يتطلب الأمر - توفرها كاملة - حتى يعد النقل الجوي الدولي نقلاً منتظماً وتتمثل هذه العناصر في الآتي:

١. أن يكون التشغيل وفق جدول رحلات وجدول مواعيد معلنة معد سلفاً حيث أن تشغيل رحلة واحدة فقط لا يعد نقلاً منتظماً.
٢. أن يكون التشغيل دولياً بمعنى أن تكون نقطة الانطلاق من إقليم دولة سامية متعاقدة ونقطة الوصول في إقليم دولة سامية متعاقدة أخرى.

٣. أن يكون التشغيل لغرض نقل الركاب/البضائع أو البريد بمقابل ولا يعد النقل نقلاً دولياً إذا ما تم بالمجان أو لأسباب إنسانية.
٤. أن يكون التشغيل متاحاً لعامة الجمهور القادرين على دفع المقابل للنقل وأن تكون الرحلات المشغلة وفق مواعيد محددة للإقلاع والوصول من النقاط المحددة بغض النظر عن كون الحمولة المعروضة مشغولة بالكامل أو بعض منها..

ويعد تشغيل الرحلات الإضافية على الخطوط المنتظمة نقلاً منتظماً طالما توفرت لها العناصر المطلوب توفرها للنقل المنتظم.

النقل الجوي الدولي غير المنتظم:

بالنظر إلى أن مجلس المنظمة الدولية للطيران المدني لم يضع تعريفاً محدداً للنقل الجوي غير المنتظم وأشترط توفر مجموعة من العناصر مجتمعة حتى يطلق على النقل الجوي الدولي نقلاً منتظماً فإن النقل الجوي غير المنتظم هو النقل الذي يتم عن طريق تشغيل رحلات لا تتوفر فيها العناصر المطلوبة للتشغيل المنتظم كلها أو بعضها.. وفي جميع الأحوال يمكن تمييز النقل الجوي الدولي غير المنتظم بالنقاط التالية:

١. لا يلتزم النقل الجوي الدولي غير المنتظم بجداول مواعيد محددة سلفاً ومعلنة لعامة الجمهور.
٢. النقل الجوي الدولي غير المنتظم غير متاح للجمهور ولا يتم فيه بيع التذكرة بشكل فردي أو القيام بالتعامل المباشر مع الركاب ويتم التعامل في هذا النوع من النقل من خلال المجموعات أو من خلال وكلاء السفر والسياحة المتخصصين.

٣. يرتبط التشغيل غير المنتظم في معظم رحلاته بضرورة شغل الحمولة المعروضة بالكامل عكس ما هو الأمر في النقل الجوي المنتظم الذي يلتزم بالتشغيل بالمواعيد سلفاً حتى لو لم يتم شغل الحمولة المعروضة بالكامل.

٤. عادة ما تكون أسعار النقل على الرحلات غير المنتظمة منخفضة بما يتناسب مع القدرات والإمكانيات لشرائح جديدة من الركاب التي لا تتناسب موارده المالية مع أسعار النقل الجوي المنتظم.

وتجدر الإشارة إلى أن اتفاقيات النقل الجوي التي يتم توقيعها بين الدول السامية الموقعين على اتفاقية شيكاغو تنص دائماً على التشغيل المنتظم بين الدولتين الطرفين في الاتفاقيات الثنائية المعينة ولا يتم الاتفاق بأي حال من الأحوال على تسيير الرحلات غير المنتظمة في هذه الاتفاقيات الثنائية.. ويدخل في نطاق التشغيل غير المنتظم الرحلات المشغلة لنقل الحجاج والمعتمرين خلال مواسم معينة من السنة وتشغيل الرحلات العارضة لنقل السياح وقد اهتمت العديد من دول العالم لهذا النوع من التشغيل حتى أنها قامت بتخصيص مطارات خاصة لهذا النوع من النقل الذي ظهرت له تأثيرات كبيرة في زيادة الدخل القومي من خلال تنشيط الحركة السياحية لهذه الدول.

تكاليف النقل الجوي:

تعتبر التكاليف من أكثر العناصر أهمية في مؤسسات النقل الجوي لما تمثله من تأثير حيوي ومباشر على اقتصاديات التشغيل فيها وكذلك الكفاءة التشغيلية نتيجة لما يتميز به قطاع النقل الجوي من تطور سريع في المجالات الفنية .. لذلك فإن نجاح شركات النقل الجوي يرتكز إلى حد كبير جداً في معرفة - هذه الشركات - ومعالجتها للتكاليف التي تتحملها نتيجة قيامها بالعمليات

التشغيلية وفق الأسس العلمية الصحيحة، حيث أنه لا يجوز معالجة الزيادة الحاصلة في التكاليف بزيادة في الأسعار للوصول إلى تحقيق الأرباح حتى يمكن مواجهة التطورات في مجال صناعة النقل الجوي بل يجب العمل على إيجاد معايير مناسبة لكل نشاط وفعالية في مجمل العمليات التشغيلية.

وفي الجانب الآخر فإن التخفيض في التكاليف يجب ألا يكون على حساب نوعية الخدمات المقدمة وكفاءة التشغيل ولعله من الملائم في هذا الصدد استعراض البنود الأساسية للتكاليف في النقل الجوي مع الآخذ في الاعتبار بأن هذه البنود قد تختلف من مكان إلى آخر ومن شركة مملوكة للدولة إلى أخرى أهلية.

عناصر التكلفة:

تنقسم التكاليف إجمالاً إلى العناصر التالية:

١. تكاليف التشغيل المباشرة.

٢. تكاليف التشغيل غير المباشرة.

٣. التكاليف العامة والإدارية.

أولاً : تكاليف التشغيل المباشرة:

وتشمل جميع التكاليف المتعلقة بالطائرة وكذلك جميع التكاليف المتعلقة بحركة الطائرة:

أ - التكاليف المتعلقة بالطائرة:

- الوقود والزيوت.
- الصيانة (لا تشمل العمالة الداخلية).
- مصاريف الهبوط.

- مصاريف الملاحة الجوية.
- مصاريف الخدمات الأرضية (مناولة الطائرات).
- مصاريف الطاقم الجوي.

ب – التكاليف المتعلقة بحركة الطائرة:

- عمولات وكلاء المبيعات (ركاب + شحن).
- مصاريف المطارات.
- مصاريف التموين.
- المصاريف المتعلقة بالركاب (مصاريف تأخر الركاب وإيواء المسافرين في الفنادق).

ثانياً : تكاليف التشغيل غير المباشرة وتشمل:

- التكاليف المتعلقة بالطائرات.
- تكاليف الطاقم الجوي (المرتبات + التدريب).
- تكاليف الضيافة الجوية (المرتبات + التدريب).
- تكاليف الصيانة (مصاريف العمالة الداخلية).
- تكاليف المناولة في محطات التشغيل.

وتشمل التكاليف المتعلقة بالطائرات في إجمالي التكاليف غير مباشرة العناصر الآتية:

- إهلاك الطائرات (إهلاك الطائرة/إيجار الطائرة).
- فائدة رأس المال.
- التطوير (للطائرات ومعداتها الرئيسية).
- التأمين على جسم الطائرة.

ثالثا: التكاليف الإدارية والعامة وتشمل الآتي:

- تكاليف المبيعات.
- التكاليف الإدارية.
- التكاليف المالية.
- تكاليف الأصول (التأمين).

ولعله من المفيد الإشارة إلى عناصر التكاليف سواء كانت التكاليف مباشرة أو غير المباشرة والمصاريف الإدارية والعامة تنقسم في أغلب شركات ومؤسسات النقل الجوي إلى النسب التقريبية الآتية:

- التكاليف المباشرة تمثل ما نسبته ٥٢% من إجمالي التكاليف.
- التكاليف غير المباشرة تمثل ما نسبته ٣٠% من إجمالي التكاليف.
- التكاليف الإدارية والعامة تمثل ما نسبته ١٨% من إجمالي التكاليف.

وإذا علمنا أن ما نسبته ٣١% من إجمالي التكاليف المباشرة تمثل التكاليف المتعلقة بالطائرة بالإضافة إلى نسبة ٥٠% التي تمثل التكاليف غير المباشرة، فإننا نلاحظ أن نسبة التكاليف المتعلقة بالطائرة تمثل ما نسبته ٣١% من مجمل التكاليف وبهذا فإن التكاليف في صناعة النقل الجوي تتأثر بنوع الطائرات التي يتم التزود بها في شركات النقل الجوي، ولا بد من الإشارة إلى أن كفاءة التشغيل للطائرات تؤثر بشكل مباشر في التكاليف الإجمالية.

وتشمل هذه الكفاءة الداخلية العناصر الآتية:

- طول القطاع المشغل له (طول الرحلة الجوية).
- الاستخدام الأمثل للطائرات.
- حجم الأسطول (عدد الطائرات المشغلة).
- تكاليف العمالة (مستوى الأجور).

سبقت الإشارة إلى أن التكاليف في صناعة النقل الجوي تتأثر بنوع الطائرة التي يتم التزود بها وفي هذا الصدد فإن هناك عدد من العناصر الهامة التي ترتبط بالطائرات التي يتم التزود بها نذكر منها:

- عدد الأطقم الجوية المستخدمة في الطائرات (عدد الطيارين).
- كفاءة الطائرات من حيث مدى توافقها مع المستجدات في صناعة النقل الجوي وملاءمة شروط البيئة.
- عدد المحركات المركبة على الطائرات.
- حجم الطائرات من حيث عدد المقاعد المعروضة وإمكانيات الشحن.
- سرعة الطائرات (Speed).
- عمر الطائرات (Age of aircrafl).

وإذا كان الامر يتعلق بإعداد تقرير اقتصادي عن شراء الطائرات فإنه لا بد من التركيز على العنصر المتعلق بعمرة الطائرة التي يتم التزود بها أو شرائها، حيث أن عمر الطائرة يؤثر بشكل مباشر على التكاليف من حيث الآتي:

- عدم توافق الطائرات (المصنعة قديماً) مع المتطلبات المحلية والدولية للتشغيل الآمر الذي يؤدي إلى انخفاض ثمنها عند إعادة بيعها.
- ارتفاع تكاليف الصناعة للطائرات القديمة (المتقدمة في العمر) عن تلك الحديثة، إذ علمنا بأن الصيانة الثقيلة في الطائرات الحديثة تبدأ عادة بعد (٦) سنوات من التشغيل بخلاف الطائرات القديمة التي تحتاج وبشكل مستمر إلى إجراء فحوصات وتفتيش وخصوصاً على جسم الطائرة الأكثر عرضة للصدأ والتآكل مما يؤدي إلى ارتفاع صيانة الطائرات القديمة.

- ارتفاع تكاليف الصيانة لبعض الأجزاء الرئيسية والتي ربما تكون في حاجة للتغيير والاستبدال ومدى صعوبة إجراء هذه التغييرات في الوقت المناسب إذا وضعنا في الاعتبار توقف تصنيع مثل هذه النوع وبالتالي تعذر الحصول على قطع غيارها.
- ارتفاع تكاليف الوقود للطائرات القديمة من حيث كمية الوقود اللازمة للتشغيل وكفاءة المحركات.

اقتصاديات النقل الجوي:

تعتبر صناعة النقل الجوي من الصناعات الهامة والحيوية التي توليها جميع دول العالم عناية خاصة باعتبار دورها الهام في تنمية اقتصاديات هذه الدول وزيادة مواردها المالية بشكل كبير واعداد عناصرها البشرية على نحو احترافي، كما أنها تساهم بشكل مباشر في زيادة الدخل القومي للدول عن طريق العدد المتزايد من مستخدمي النقل الجوي والمطارات وعبور المجال الجوي وبشكل غير مباشر من خلال استخدام هؤلاء المسافرين العديد من الخدمات الاخرى ذات العلاقة بصناعة النقل الجوي مثل وسائل النقل البرية (سيارات الاجرة، حافلات النقل العام، القطارات) والفنادق والمطاعم والمستشفيات وغيرها من الصناعات التي تنهض باقتصاديات الدول بشكل عام.

وتعتمد صناعة النقل الجوي على خبرات نوعية لا يمكن الحصول عليها بسهولة في كل وقت بسبب نوعية المهام التقنية التي تقوم عليها هذه الصناعة في مختلف المجالات المرتبطة بها.

وترتكز صناعة النقل الجوي على العديد من العناصر الهامة التي منها:- شركات الطيران، المطارات، خدمات الملاحة الجوية والخدمات الارضيّة وهذه العناصر المهمة والحيوية تشكل في مجملها ما يعرف باقتصاديات النقل

الجوي والتي بدونها لا يمكن لأي دولة من الدول النهوض بصناعة النقل الجوي لديها دون العمل على الاهتمام بها وتطويرها عن طريق مواكبة ومتابعة ما يستجد بها على النحو الذي يمكن هذه العناصر من المساهمة الفعالة في نجاح صناعة النقل الجوي والطيران المدني وبالتالي زيادة المساهمة المباشرة وغير المباشرة في زيادة الدخل القومي للدول المختلفة.

ونتيجة لهذه الاهمية التي تمتاز بها عناصر اقتصاديات النقل الجوي نجد أن العديد من دول العالم تعمل على تنميتها وتطويرها وذلك عن طريق وضع استراتيجيات واهداف محددة لهذه العناصر التي من اهمها شركات النقل الجوي والتي تعتبر العنصر الاكثر تأثيراً ومساهمة في الدخل القومي باعتبار أنها تقدم خدمات النقل الجوي لعشرات الملايين بل المليارات من المسافرين داخلياً ودولياً، وحتى يمكن تطوير هذه الصناعة بما يضمن زيادة مساهمتها في اقتصاد الدول يتطلب الامر منها ضرورة تسهيل وجود شركات نقل جوي وطنية قوية وقادرة على تقديم الخدمة واشباع حاجات ورغبات جميع المسافرين من خلال العمل على توسيع شبكات التشغيل بما يضمن الوصول إلى اكبر عدد من المحطات المحلية والدولية خاصة. ولكي يتحقق ذلك يجب أن يكون في سياسات واستراتيجيات الدول المعنية وشركاتها الوطنية خطط عمل لربط المسافرين من الشرق إلى الغرب ومن الجنوب إلى الشمال مثلاً باستخدام نموذج المطارات المحورية (hub airports).

ومن منطلق هذه الاهمية نرى أن شركات الطيران الوطنية في دول العالم المختلفة تحظى باهتمام شديد من قبل السلطات المعنية في كل دولة ودعمها بالطرق والاساليب السليمة والتي لا تخل بالمنافسة الشريفة مع شركات الطيران الاخرى سواء على المستوى المحلية منها أو الدولية وتعتبر الاتفاقيات الثنائية التي تبرمها سلطات الطيران المدني مع دول العالم المختلفة من أهم وسائل

الدعم لشركات الطيران الوطنية وذلك عن طريق توزيع الحركة الجوية المنتظمة وغير المنتظمة لتمكين المشاركة في النقل لأكبر عدد من ناقلاتها الوطنية في نقل الركاب والبضائع بين الدولتين المتعاقدتين. حيث تحاول كل دولة الاستئثار بأكبر عدد من الرحلات والركاب لناقلاتها الوطنية الأمر الذي يسبب في بعض الأحيان اختلافات في وجهات النظر بين سلطات الطيران المدني في كل دولة.

وتسعى سلطات الطيران المدني في تمكين أكبر عدد من ناقلاتها الوطنية المشاركة في عملية النقل الجوي على أن تكون الحركة الجوية بينها وبين أي دولة أخرى على قدم المساواة مع الناقلات الوطنية للطرف الآخر. ولا يمكن بأي حال من الأحوال التنازل عن هذا الحق المكتسب بموجب اتفاقيات ثنائية واعتبارات دولية لأي طرف آخر. حيث أن أي تفريط فيها يعتبر هدر للموارد الاقتصادية والتنمية الاجتماعية.

الفصل الثاني: المنظمات والاتحادات الدولية ذات العلاقة بالنقل الجوي:

نتيجة لاتساع حجم حركة النقل بالطائرات وضرورة إيجاد السبل الكفيلة لتقريب القواعد التي تخضع لها صناعة النقل الجوي في مختلف دول العالم سعت شركات النقل الجوي في العالم سواء كان ذلك على المستوى الدولي أو المستوى الإقليمي – إلى إيجاد وخلق هيئات دولية وإقليمية تجمع بينها ويكون غرضها العمل على توحيد وتنسيق القواعد الخاصة باستقلال الخطوط العالمية وإيجاد السبل الكفيلة لتحقيق التعاون والتكافل بين هذه الشركات ضمن إطار المنظمات التي ثم إنشاءها .. وهذه المنظمات الدولية في مجال النقل الجوي هي:

منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو ICAO)

كان لتطور الطائرة إلى وسيلة رئيسية للمواصلات، أثره في خلق مشاكل دولية، لا تستطيع دولة واحدة أن تتحمل عبء حلها. فالاحتياج إلى توفير الأمان، والانتظام للنقل الجوي، يتطلب بناء المطارات، وإقامة المساعدات الملاحية، وإنشاء محطات الرصد الجوي.

كما أصبح توحيد طرق العمل الفني في الطيران الدولي، ذا أهمية أساسية، حتى لا تحدث أخطاء نتيجة لعدم الخبرة، أو سوء الفهم، فيما يتعلق بقواعد الجو، أو بتنظيم حركة المرور الجوي، أو إجازات الطيران، أو تصميم المطارات، أو أي تفاصيل أخرى لا يمكن حصرها، وتتوقف عليها سلامة الطيران.

وكانت أولى المحاولات للوصول إلى اتفاق دولي، هو ما قامت به تسعة عشر دولة أوروبية بعد سبع سنوات من أول عملية طيران، بطائرات أثقل من

الهواء. ولكن هذه المحاولة لم تكلل بالنجاح. وكانت المحاولة الثانية في عام ١٩١٩م في مؤتمر فرساي للسلام، بعد أن كانت الحرب العالمية الأولى قد ساعدت على تطوير الطائرة إلى وسيلة فعالة للنقل. وفي هذا المؤتمر وُضِع "الميثاق العالمي للملاحة الجوية"، الذي اهتم أساساً بالتفاصيل الفنية للطيران الدولي، والذي أنشأ منظمة تُسمى "اللجنة العالمية للملاحة الجوية إيكان" ICAN. وقد تكونت وفقاً لأحكام المادة ٣٤ من اتفاقية باريس، الموقعة في ١٣ أكتوبر ١٩١٩م. وكان الهدف من هذه المنظمة، تشجيع تطور الملاحة الجوية. وكان الميثاق العالمي للملاحة الجوية محدوداً في طبيعته، كما كان تنفيذه أيضاً، في حدود ضيقة.

ولم يكن هناك أي اتفاق ينظِّم الطيران التجاري، الأمر الذي حثّ على توقيع الاتفاقية الخاصة بالطيران التجاري، الموقعة في هافانا في ٢٨ فبراير ١٩٢٨م، والتي في نطاقها أُنشئت اللجنة الأمريكية الدائمة للملاحة الجوية، بموجب اجتماع ليما عام ١٩٣٧م.

وقد ظلت الطائرات في الأعوام من ١٩٣٠م حتى ١٩٣٩م، وسيلة نقل إقليمية، أكثر منها وسيلة عالمية.

وكان للحرب العالمية الثانية، أكبر الأثر في التقدم الفني للطائرات. فحتى عام ١٩٣٩م، عندما بدأت الحرب، كان نقل المسافرين والبضائع بطريق الجو غير شائع، وفي حدود ضيقة، إلاّ في أجزاء محدودة من العالم، كانت بها وسائل النقل الأخرى غير عملية.

واستطاعت الحرب أن تحقق خلال ست سنوات تقدماً للطيران، لم يكن من الممكن تحقيقه، في أوقات السلم، في أقل من ربع قرن من الزمان؛ إذ أنشأت الدول المتحاربة شبكة واسعة لنقل الركاب والبضائع. وكان منطق الحرب، الذي يستدعي السرعة، لا يقيم وزناً كبيراً لاقتصاديات هذا النقل، كما لم تكن

العقبات السياسية، لتقف عثرة في وقت الحرب، الذي تميز بالتكتلات والأحلاف. إلاّ أن هذه العقبات نفسها، إلى جانب المشاكل الفنية الأخرى، كانت تتطلب الحل السريع، حتى يستطيع هذا التقدم، الذي تم في وقت الحرب، أن يفيد العالم ويدعم السلام. وكانت هناك مشكلة الحقوق التجارية برمتها، والاتفاق على الترتيبات اللازمة، لكي تستطيع طائرات إحدى هذه الدول أن تنقل الركاب والبضائع إلى دولة أخرى، أو عبر أراضيها. وكانت هناك أيضاً مشكلات أخرى: كيف تُعالج النواحي القانونية والاقتصادية، التي تنجم عن عبور الطائرات للحدود الإقليمية في وقت السلم؟ وكيف نحافظ على تسهيلات الملاحة الجوية، التي تم إنشاؤها في وقت الحرب، ويقع الكثير منها في مناطق غير آهلة بالسكان؟ وغير ذلك من القضايا، ولهذه الأسباب أجرت حكومة الولايات المتحدة الأمريكية محادثات تمهيدية مع دول الحلفاء، في الأشهر الأولى من عام ١٩٤٤م.

مؤتمر شيكاغو عام ١٩٤٤م:

وعلى أساس هذه المحادثات، التي أجرتها حكومة الولايات المتحدة الأمريكية مع دول الحلفاء في عام ١٩٤٤م، وجهت الدعوة من الرئيس الأمريكي، روزفلت، إلى الدول المحبة للسلام، للاشتراك في إقامة منظمة على المستوى الدولي، هدفها تطوير المبادئ والنواحي الفنية المتعلقة بالملاحة الجوية الدولية، ودعم تخطيط وتطوير النقل الجوي الدولي. وأرسلت الدعوة إلى ٥٥ دولة، من دول الحلفاء والدول المحايدة، للاجتماع في شيكاغو، في الفاتح من نوفمبر عام ١٩٤٤م، بينما لا زالت الحرب مشتعلة في أوروبا وقبل انتهائها بستة أشهر. وقد حضر الاجتماع ٥٢ دولة، اجتمع مندوبوها خمسة

أسابيع، يدرسون مشاكل الطيران المدني الدولي. ولم يحضر الاجتماع الاتحاد السوفياتي السابق، والدول المعادية للحلفاء.

جاءت نتيجة المؤتمر مشجعة جداً، وحقق قدراً كبيراً من النجاح في النواحي الفنية. إلاّ أن ذلك النجاح لم يخرج إلى النور، إذ ظهرت عدة خلافات حول التنظيم الجماعي للنقل الجوي الدولي، انحصرت بين اتجاهين رئيسيين:

الاتجاه الأول:

تزعمته الولايات المتحدة الأمريكية، وتبنته، أساساً، مجموعة من دول أمريكا اللاتينية، التي ترتبط مع الولايات المتحدة الأمريكية بروابط وثيقة تقليدية. وكذلك بعض دول غرب أوروبا، ومن بينها هولندا والسويد. وقد نادت هذه المجموعة بسياسة تحررية، تُمارسها جميع الدول في مجال النقل الجوي الدولي؛ وأطلق عليها FREE-FOR- ALL APPROACH، وتقوم هذه السياسة على مبدأ المنافسة الحرة. وأكدت هذه المجموعة، أثناء المؤتمر، أن هذه السياسة سوف تسهم في تطوير النقل الجوي الدولي وازدهاره. كما أبرزت فائدة تلك السياسة بالنسبة لكافة الدول من ناحية تمكين الدول القوية في مجال النقل الجوي من خدمة نفسها، وتقديم خدماتها في الوقت ذاته، إلى الدول الأخرى، ذات الإمكانيات المحدودة في هذا الشأن.

الاتجاه الثاني:

تبنته مجموعة دول الكومنولث، وعلى رأسها المملكة المتحدة. وقد اتخذت موقف المعارضة من المجموعة الأولى، ونادت بضرورة اتباع سياسة أخرى، هي التنظيم في الجو ORDER IN THE AIR؛ إذ توضع قواعد محددة لتنظيم توزيع الخطوط الجوية الدولية، وتحديد عدد مرات التشغيل عليها، وتقسيم الحمولة المتوفرة من الحركة الجوية الدولية.

وفي حقيقة الأمر، فإن اتخاذ كل من الفريقين لهذه المواقف المتباينة أثناء المؤتمر، إنما يرجع إلى تضارب المصالح بينهما، وبالذات بين المملكة المتحدة، والولايات المتحدة الأمريكية، في مجال النقل الجوي الدولي. ويرجع اتخاذ تلك المواقف على هذا النحو، إلى أسباب خاصة بالترتيبات التي تمت بين الحلفاء أثناء الحرب العالمية الثانية. فقد تخصصت المملكة المتحدة، أثناء هذه الحرب، أساساً، في صنع الطائرات المقاتلة، ذات السعة المحدودة، وهي لا تصلح للاستخدامات المدنية بعد انتهاء الحرب، كنقل الركاب، والبضائع، والبريد. أما الولايات المتحدة الأمريكية فقد تخصصت أساساً في صناعة طائرات النقل الكبيرة السعة، لخدمة المجهود الحربي في ميادين المعارك. وهذه الطائرات تصلح لاستخدامها في نقل الركاب، والبضائع، والبريد، بعد انتهاء الحرب. وقد خلفت الحرب للولايات المتحدة الأمريكية أسطولاً كبيراً من هذه الطائرات، أرادت بالسياسة التي نادت بها أثناء المؤتمر، أن تستخدمه بحرية في عمليات النقل الجوي، في مختلف أنحاء العالم. أما المملكة المتحدة فقد نادت بسياسة التنظيم في الجو، حتى تحمى نفسها فيما لو اتُبعت السياسة التحررية، التي نادت بها الولايات المتحدة الأمريكية. وكاد الخلاف بين المجموعتين، أن يؤدي إلى فشل المؤتمر، لولا كندا، التي قامت بدور الوسيط حين تقدمت بحل وسط، يعتمد على توزيع حريات الجو الخمس، أو الميزات الجوية الخمس. (انظر جدول حريات الجو الخمس)؛ فاقترحت أن تُدرج الحريتان الأولى والثانية في اتفاقية دولية منفصلة، تمثل الحد الأدنى الذي يمكن أن تقبله الدول التي تنادي بالتنظيم في الجو. كما تُدرج الحريات الخمس مجتمعة في اتفاق آخر يكون مفتوحاً للدول التي تنادي بالمنافسة الحرة في مجال النقل الجوي الدولي. وقد وافق المؤتمر على هذا الحل الوسط.

النتائج التي أسفر عنها مؤتمر شيكاغو عام ١٩٤٤م :

اتفاقية الطيران المدني الدولي- اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤ CONVENTION ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION) – وُقعت "اتفاقية الطيران المدني الدولي" في مدينة شيكاغو بالولايات المتحدة الأمريكية، في ٧ ديسمبر عام ١٩٤٤م، باللغات الإنجليزية، والفرنسية، والأسبانية، وقيمتها الرسمية جميعاً واحدة. ووفقاً لأحكام المادة ٩١ من الاتفاقية، أصبحت الاتفاقية سارية المفعول اعتباراً من ٤ أبريل ١٩٤٧م، بعد تصديق العدد المطلوب من الدول عليها، ويبلغ ستة وعشرين دولة، هم نصف عدد الأعضاء، الذين شاركوا في مؤتمر شيكاغو.

وكان لنفاذ هذه الاتفاقية أثر كبير على الاتفاقيات الدولية، التي كانت قائمة قبلها، وأهمها اتفاقيتا باريس وهافانا، إذ نصت المادة ٨٠ من اتفاقية الطيران المدني الدولي على الآتي:

تتعهد كل دولة متعاقدة بأن تعلن، بمجرد بدء نفاذ هذه الاتفاقية، نقض اتفاقية تنظيم الملاحة الجوية الموقعة بباريس في ١٣ أكتوبر عام ١٩١٩م، أو الاتفاقية الخاصة بالطيران التجاري الموقعة في هافانا بتاريخ ٢٠ فبراير عام ١٩٢٨م، إذا كانت طرفًا في أي من هاتين الاتفاقيتين، وتحل هذه الاتفاقية بالنسبة للدول المتعاقدة محل اتفاقيتي باريس وهافانا، سالفتي الذكر. وأهم أثر ترتب على نفاذ هذه الاتفاقية، هو إنشاء "منظمة الطيران المدني الدولي"، ونتج عن ذلك حل الأجهزة الآتية:

١. اللجنة الدولية للملاحة الجوية: إيكان "ICAN"، التي تكونت وفقاً لأحكام المادة ٣٤ من اتفاقية باريس عام ١٩١٩م، للإشراف على تطبيق نصوصها.

٢. لجنة خبراء القانون الجوي الدولي: وقد أسسها مؤتمر باريس لإعداد مشروعات القوانين، الخاصة بالمسائل المتعلقة بالقانون الجوي الدولي.

٣. اللجنة الأمريكية الدائمة للملاحة الجوية: وهي التي نشأت بموجب اجتماع ليما عام ١٩٣٧م، في نطاق اتفاقية هافانا، التي عقدت عام ١٩٢٨م.

٤. المنظمة المؤقتة للطيران المدني الدولي: بيكاوPICAO وهي التي أنشأها مؤتمر شيكاغو عام ١٩٤٤م للقيام بمهام المنظمة الدولية للطيران المدني ICAO الأصلية. وقد تولت الإشراف على شؤون الطيران المدني الدولي، حتى أنشئت منظمة الطيران المدني الدولي في ٧ أبريل ١٩٤٧م. وتشمل القواعد الرئيسية في اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤م، الآتي:

١. السيادة:

طبقاً لنص المادة الأولى من الاتفاقية، تعترف الدول المتعاقدة أن لكل دولة سيادة كاملة، ومطلقة، على الفضاء الجوي، الذي يعلو إقليمها.

٢. الطائرات المدنية، وطائرات الدولة :

تسري أحكام اتفاقية الطيران المدني الدولي على الطائرات المدنية فقط، دون طائرات الدولة AIRCRAFT STATE وتُعد من طائرات الدولة، الطائرات المستعملة في الخدمات العسكرية، والجمركية، والشرطة "المادة ٣".

٣. الاستعمال التعسفي للطيران المدني:

توافق كل دولة من الدول المتعاقدة، على عدم استعمال الطيران المدني في أغراض لا تتفق مع أغراض الاتفاقية، الواردة في "المادة ٤"، على النحو الآتي:

أ. تطوير الطيران المدني الدولي.

ب. إيجاد وإبقاء الصداقة، وحسن التفاهم، بين أمم وشعوب العالم.

ج. تجنب كل خلاف، وتنمية التعاون بين الأمم والشعوب الأمر الذي عليه يتوقف السلام العالمي.

د. تجنب أي معاملة أو تصرف، ضد الأمن العام.

٤. الحرب وحالة الطوارئ:

في حالة الحرب، لا تحد أحكام هذه الاتفاقية من حرية العمل للدول المتعاقدة؛ سواء كانت محاربة أو محايدة. وينطبق هذا المبدأ نفسه، على كل دولة تعلن أن بها حالة طوارئ، وتبلّغ ذلك إلى مجلس الإيكاو "المادة ٨٩". ومعنى ذلك أن أي دولة في حالة حرب، أو بها أزمة أو حالة طوارئ داخلية، وتبلّغ ذلك إلى مجلس "منظمة الطيران المدني الدولي"، يمكنها عدم الالتزام بالأحكام الواردة في الاتفاقية.

٥. إلغاء الترتيبات، التي لا تتفق مع الاتفاقية:

اتفقت الدول المتعاقدة على أن تلغي هذه الاتفاقية، جميع الالتزامات والارتباطات القائمة بينها، وتتعارض مع أحكام هذه الاتفاقية المادة ٨٢، مثل اتفاقيتي باريس وهافانا، فالأولى خاصة بتنظيم الملاحة الجوية، والثانية خاصة بالطيران التجاري "المادة ٨٠".

٦. تعيين الطرق والمطارات :

مع مراعاة أحكام هذه الاتفاقية، يجوز لكل دولة متعاقدة أن تعيّن الطريق الذي يجب أن يسلُكه فوق إقليمها كل خط جوي دولي، وكذلك المطارات التي يمكنه استخدامها "المادة ٦٨".

٧. الهبوط في مطار جمركي أو دولي:

على كل طائرة تدخل إقليم دولة متعاقدة، أن تهبط في مطار محدد من هذه الدولة، لأغراض التفتيش وغيره، متى كانت قوانين هذه الدولة تتطلب ذلك. وعلى هذه الطائرة عند مغادرتها، أن تغادره من مطار جمركي مماثل. وتُعلن كل دولة البيانات الخاصة بالمطارات الجمركية المحددة، في دليل الطيران الخاص بها AIP، وتبلّغ هذه البيانات إلى منظمة "الإيكاو"، التي عليها إبلاغ هذه البيانات، إلى جميع الدول المتعاقدة الأخرى "المادة ١٠". ومعني ذلك أنه يلزم الهبوط والمغادرة من مطار دولي أو جمركي، ولا يجوز الهبوط بمطار محلي أو مطار داخلي، إلاّ في حالات الضرورة القصوى، ومع اتخاذ الترتيبات اللازمة لذلك.

٨. تفتيش الطائرات :

للسلطات المختصة في كل من الدول المتعاقدة أن تفتش، دون أن تسبب تأخيراً غير مقبول، طائرات الدول المتعاقدة الأخرى، عند هبوطها أو طيرانها. كما أن لها أن تفحص الشهادات والمستندات الأخرى، المنصوص عليها في هذه الاتفاقية المادة ١٦. وهذه الشهادات والمستندات منصوص عليها في المادة ٢٩ من الاتفاقية، وهي:

أ. شهادة تسجيل الطائرة؛

ب. شهادة صلاحيتها للطيران؛

ج. الإجازات الخاصة بكل أعضاء طاقمها؛

د. سجل الرحلات الخاصة بالطائرة؛

هـ. رخصة جهازها اللاسلكي (إذا كان بها مثل هذا الجهاز)؛

و. كشف بأسماء الركاب، والمكان الذي غادروا منه، والجهة المتوجهون إليها، إذا كانت الطائرة تحمل ركاباً.

ز. كشف بالمشحونات، وإقرارات بكل التفصيلات الخاصة بها، إذا كانت الطائرة تحمل بضائع.

٩. القيود المفروضة على الحمولة:

طبقاً لنص المادة ٣٥ من الاتفاقية:

أ. لا يجوز نقل ذخائر، أو مواد حربية، إلى داخل إقليم دولة أو فوقه، على متن طائرة تعمل في الملاحة الدولية، إلاّ بترخيص من تلك الدولة.

ب. تحتفظ كل دولة متعاقدة بحقها في أن تنظم أو تحظر، لأسباب تتعلق بالنظام والأمن العام، نقل أشياء خلاف ما ذكر في الفقرة "أ".

١٠. آلات التصوير:

لكل دولة متعاقدة أن تحظر، أو تنظم، استعمال آلات التصوير على متن الطائرات، وهي فوق إقليمها "المادة ٣٦".

١١. المناطق المحرّمة:

طبقاً لنص "المادة ٩" من الاتفاقية:

أ. لكل دولة متعاقدة الحق في أن تُقيد أو تمنع، بصفة موحدة، جميع طائرات الدول الأخرى، من الطيران فوق مناطق معينة من إقليمها، وذلك لأسباب تتعلق بضرورات عسكرية، أو بالأمن العام. على أنه من المفهوم أن لا يكون هناك أي تمييز، فيما يتعلق بذلك بين الطائرات التابعة للدولة نفسها، التي تعمل في خطوط نقل جوية دولية منتظمة، والطائرات التابعة للدول المتعاقدة الأخرى، التي تعمل في خطوط مماثلة. ويكون موقع المناطق المحرمة ومداها معقولين، ولا يجوز إنشاؤهما على نحو يعيق، بلا ضرورة، الملاحة الجوية. ويجب أن

تُبلّغ الدول المتعاقدة الأخرى، وكذلك منظمة الطيران المدني الدولي، بالمناطق المحظور الطيران فوقها، وكذلك كل ما قد يطرأ عليها من تغيير بعد ذلك.

ب. تحتفظ كل دولة متعاقدة بحقها، في أن تقيد أو تمنع، مؤقتاً وفوراً، الطيران فوق إقليمها أو جزء منه، وذلك بسبب ظروف استثنائية، أو أثناء أزمة، أو لأسباب تتعلق بالأمن العام. على أنه يُشترط أن يطبق هذا التقييد أو المنع، دون أي تمييز بالنسبة للجنسية، على طائرات جميع الدول الأخرى.

ج. يجوز لكل دولة متعاقدة، في الأحوال وبالشروط التي تقررها، أن تحتم على كل طائرة فوق المناطق المشار إليها في الفقرتين أ - و- ب السابقتين، أن تهبط بأسرع ما تستطيع في مطار معين، داخل إقليمها.

هذه - في إيجاز - بعض قواعد اتفاقية الطيران المدني الدولي، اتفاقية شيكاغو، وتمثل الإطار العام والمظلة الرئيسية، التي من خلالها وفي ضوئها، تُبرم عمل الاتفاقيات الثنائية بين الدول الأعضاء في الاتفاقية، بغية تسيير خطوط جوية دولية منتظمة.

اتفاق مرور الخطوط الجوية الدولية "اتفاق العبور" IASTA:

أُقر هذا الاتفاق المعروف ب (INTERNATIONAL AIR SERVICES) TRANSITAGREEMENT للتوقيع عليه في مدينة شيكاغو، في ٧ ديسمبر عام ١٩٤٤م، وأصبح ساري المفعول اعتباراً من ٣٠ يناير عام ١٩٤٥م. ويطلق عليه اتفاق الحريتين، وهو يتضمن الحرية الأولى "حرية العبور"، والحرية الثانية "حرية الهبوط" لأغراض غير تجارية STOP FOR NON TRAFFIC PURPOSES. وحظي بقبول عام، من الدول المختلفة.

اتفاق النقل الجوي الدولي أو ما يعرف باتفاق الحريات الخمس:

فُتح باب التوقيع على هذا الاتفاق المعروف باللغة الانجليزية (INTERNATIONAL AIR TRANSPORT AGREEMENT)، اعتباراً من ٧ ديسمبر ١٩٤٤م، وأصبح ساري المفعول اعتباراً من ٨ فبراير ١٩٤٥م. وينظم هذا الاتفاق تبادل الحريات الجوية الخمس، في مجال النقل الجوي الدولي المنتظم، بما في ذلك الحريتين الأولى والثانية. ولم يحظ اتفاق النقل الجوي بأي نجاح يذكر، فقد انضمت إليه تسع عشرة دولة فقط، وانسحبت منه إلى الآن سبع دول، بل إن الولايات المتحدة الأمريكية، التي نادت بمبدأ الحرية في مؤتمر شيكاغو، أعلنت بعد أن وقعت على هذا الاتفاق أنها لن تصدق عليه، وسحبت توقيعها عليه في ٢٥ يولية ١٩٤٦م.

المنظمة المؤقتة للطيران المدني الدولي PICAO:

قرر مندوبو الدول، التي شاركت في مؤتمر شيكاغو عام ١٩٤٤م، إنشاء منظمة مؤقتة "بيكاو"، لها سلطات استشارية فقط، وتعمل إلى أن يتم إنشاء المنظمة الدولية الدائمة. وقد عملت المنظمة المؤقتة، خلال الفترة من ٧ ديسمبر ١٩٤٤م، إلى ٤ أبريل ١٩٤٧م، حتى أُعلن رسمياً مولد الإيكاو. وخلال هذه المدة أرست المنظمة المؤقتة أسس منظمة دولية متفرغة، لتحقيق احتياجات الطيران المدني. واتخذ أعضاء المنظمة المؤقتة، الإجراءات الكفيلة بتقديم وصياغة التوصيات، بخصوص الأوضاع القاسية، والطرق، والوسائل، التي تضمن سلامة، وانتظام، وجدوى النقل الجوي الدولي. وكان على الدول أن تتبع هذه التوصيات بصفة مؤقتة، إلى أن تُصاغ الأوضاع القياسية الدولية، وطرق العمل الموصى بها، بواسطة المنظمة الدائمة، طبقاً لما تقضي به أحكام اتفاقية الطيران المدني الدولي. وعن طريق التعاون بين الدول الأعضاء،

وسكرتارية المنظمة المؤقتة، وُضعت نماذج لمختلف الخدمات المطلوبة لسلامة الطيران المدني الدولي، مثل: خدمات الأرصاد الجوية، وتنظيم حركة المرور الجوي، والاتصالات اللاسلكية، ومحطات المدى، وتنظيمات البحث والإنقاذ، وغير ذلك من الخدمات والتسهيلات.

قسّمت المنظمة المؤقتة سطح الكرة الأرضية، إلى عشر مناطق، على أن تتولى كل منطقة عقد مؤتمرات دورية، لبحث المسائل، التي تهم الدول المندمجة في كل منها، ومن بين هذه المناطق العشر منطقة الشرق الأوسط. وقد عقد مؤتمر منطقة الشرق الأوسط في مدينة القاهرة، في أول أكتوبر ١٩٤٦م، وفيه تمت الموافقة على بعض التوصيات، وأرسلت إلى المقر الرئيسي لمنظمة الطيران المدني الدولي المؤقتة لإقرارها. ومن أهم هذه التوصيات: "إنشاء مركز للمراقبة الجوية، وإنشاء فرع لمنظمة الطيران المدني، ومركز لاستقصاء وإذاعة البيانات والإعلانات في مدينة القاهرة. كما جاء في هذه التوصيات، اتخاذ القاهرة مركزاً لإنقاذ الطائرات، لمنطقة تشمل برقة، ومصر، وفلسطين، وشرق الأردن، وتركيا، والحجاز. كما تزود القاهرة منطقة الشرق الأوسط بخرائط الطقس، وإذاعة التقارير والتنبؤات الجوية.

نشأة المنظمة:

أنشئت منظمة الطيران المدني الدولي (INTERNATIONALCIVIL AVATION ORGANAZITION) من خلال دخول اتفاقية شيكاغو- المعروفة باتفاقية الطيران المدني الدولي – حيز النفاذ اعتباراً من ١٩٤٧/٤/٤ وذلك بعد تصديق ٢٦ دولة عليها وهو العدد المطلوب لدخول الاتفاقية حيز النفاذ وتمثل الدول المصدقة على الاتفاقية نصف عدد الدول المشاركة في مؤتمر شيكاغو المنعقد اعتبارا من ١٩٤٤/١١/١ والذي استمر لمدة خمسة

أسابيع أسفر بعدها عن التوقيع على الاتفاقية المشار إليها في ١٩٤٤/١٢/٧، وكان لدخول الاتفاقية حيز النفاد أثراً كبيراً على الاتفاقيات الدولية القائمة قبل التوقيع عليها وهما اتفاقية باريس الموقعة عام ١٩١٩، واتفاقية هافانا الموقعة عام ١٩٢٨ بحيث تم نقض هاتين الاتفاقيتين وحلت محلهما اتفاقية شيكاغو بالنسبة للدول المتعاقدة، وكان أهم أثر على دخول اتفاقية شيكاغو حيز النفاد هو إنشاء منظمة الطيران المدني الدولي واختيار مدينة مونتريال في كندا مقراً رئيسياً لها.

أهداف وهيكل المنظمة: أهداف وأغراض المنظمة:

تتمثل أهداف وأغراض المنظمة – وفقاً لما نصت عليه المادة ٤٤ من اتفاقية شيكاغو – في العمل على تطوير المبادئ والقواعد الفنية المتعلقة بالملاحة الجوية الدولية، ودعم تخطيط، وتطوير النقل الجوي الدولي وذلك بغية تحقيق الآتي:

١- تأمين التطور المنظم للطيران المدني الدولي في جميع أنحاء العالم.

٢- تشجيع فن تصميم الطائرات، واستغلالها لأغراض سلمية.

٣- تشجيع تقدم الطرق الجوية، والمطارات، وتسهيلات الملاحة الجوية المعدة للطيران المدني.

٤- تلبية احتياجات سكان العالم إلى نقل جوي يتصف بالأمان، والانتظام، والكفاءة، والاقتصاد.

٥- منع الخسائر الاقتصادية التي قد تترتب على المنافسة غير العادلة.

٦- تأمين الاحترام الكامل لحقوق الدول المتعاقدة وأن يكون لكل دولة متعاقدة فرصة عادلة لاستثمار خطوط جوية دولية.

٧- تجنب كل تمييز بين الدول المتعاقدة.

٨- تجسيد سلامة الطيران في الملاحة الجوية الدولية.
٩- تشجيع تطور الطيران المدني الدولي بوجه عام من جميع نواحيه.

وفي إطار تحقيق الأغراض المشار إليها أعلاه، تعمل المنظمة على إصدار الملاحق التي تتضمن القواعد القياسية الدولية، والإجراءات الموصى بها من قبل اللجان المتخصصة ذات العلاقة.

لذلك، وطبقاً للمادة ٤٣، من اتفاقية الطيران المدني الدولي، كان لا بد أن يكون للمنظمة هيكل قادر على تحقيق هذه الأهداف، وهو يتكون من جمعية عمومية، ومجلس، وأية هيئة أخرى، قد تكون ضرورية. وهذه الهيئات تمثل اللجان الثانوية، أو الفرعية، التابعة للمجلس، فضلاً عن سكرتارية للمنظمة.

الجمعية العمومية (General assembly):

وهي الجهاز السّيادي، الذي يضم جميع الدول الأعضاء الموقعة والمصدقة على اتفاقية الطيران المدني الدولي، وعددهم حتى الآن ١٩٢ دولة.

تجتمع الجمعية العمومية دورياً مرة، على الأقل، كل ثلاث سنوات. كما يمكن دعوتها للاجتماع غير العادي، إما بناءً على دعوة من مجلس المنظمة، أو بناءً على طلب ما لا يقل عن خُمس العدد الإجمالي للدول المتعاقدة. ولكل الدول المتعاقدة حقوق متساوية في أن تمثل في جلسات الجمعية العمومية، ولكل دولة الحق في صوت واحد. وتصدر قرارات الجمعية العمومية بأغلبية الأصوات الحاضرة للاجتماع.

سلطات الجمعية العمومية ومهامها:

طبقاً لنص "المادة ٤٩"من الاتفاقية، تتحدد سلطات الجمعية العمومية ومهامها، فيما يلي:

١. انتخاب الرئيس، وأعضاء هيئة المكتب الآخرين، في كل دورة.

٢. انتخاب الدول المتعاقدة، التي تمثل في المجلس.

٣. بحث تقارير المجلس، واتخاذ إجراءات ملائمة بناءً عليها، والبت في أي مسألة يحيلها المجلس إليها.

٤. وضع قواعد الإجراءات الخاصة بها، وتشكيل لجان فرعية، حسبما تراه ضرورياً أو مستحسناً.

٥. اعتماد ميزانيات سنوية، وتقرير الترتيبات المالية للمنظمة.

٦. مراجعة المصروفات، واعتماد حسابات المنظمة.

٧. إحالة أي مسألة داخلة في اختصاصها، وفقاً لتقديرها، إلى المجلس، أو اللجان الفرعية، أو أي هيئة أخرى.

٨. تخويل المجلس السلطات والصلاحيات اللازمة، أو المطلوبة، لأداء مهام المنظمة، وسحب أو تعديل تخويل هذه السلطات والصلاحيات، في أي وقت.

٩. بحث المقترحات الخاصة بتغيير، أو تعديل، أحكام اتفاقية الطيران المدني الدولي، وعليها- بعد إقرارها- أن ترفع توصيات بها إلى الدول المتعاقدة.

١٠. معالجة أي مسألة داخلة في اختصاص المنظمة، لا يكلف المجلس صراحة بمعالجتها.

المجلس (The council):

هو الجهاز التنفيذي للمنظمة، وهو هيئة مسؤولة أمام الجمعية العمومية. ويتألف المجلس من ثلاث وثلاثين دولة متعاقدة، تنتخبها الجمعية العمومية لفترة ثلاث سنوات، على أن تراعي الجمعية العمومية في انتخاب أعضاء المجلس تمثيلاً ملائماً للدول الآتية:

١. الدول التي لها أهمية رئيسية في مجال النقل الجوي.

٢. الدول غير الممثلة بصفة أخرى، والتي تقدم مساهمة كبيرة في توفير التسهيلات للملاحة الجوية المدنية الدولية.

٣. الدول غير الممثلة بصفة أخرى، والتي يضمن انتخابها تمثيل جميع المناطق الجغرافية الرئيسية في العالم في المجلس "المادة ٥٠".

وينتخب المجلس رئيسه لمدة ثلاث سنوات، ويجوز إعادة انتخابه، ولا يكون له حق التصويت. كما ينتخب المجلس من بين أعضائه نائباً واحداً أو أكثر للرئيس، يحتفظون بحق التصويت عندما ينوبون عن الرئيس. تصدر قرارات المجلس بموافقة أغلبية أعضائه، ولا يجوز لممثل أية دولة متعاقدة في المجلس أن يشترك في إدارة أية مؤسسة للنقل الجوي الدولي، أو أن يكون له مصالح مالية في مثل تلك المؤسسة "المادة ٥٠". وللمجلس وظائف تخييرية، نصت عليها "المادة ٥٥" من الاتفاقية، وهي أن ينشئ لجاناً فرعية للنقل الجوي على أساس إقليمي، أو غيره، متى أظهرت التجربة فائدة ذلك، وأن يعين مجموعات من الدول، أو من مؤسسات النقل الجوي. وللمجلس الحق في أن يعهد إلى لجنة الملاحة الجوية بأية اختصاصات، علاوة على ما قررته لها هذه الاتفاقية، وأن يلغي أو يعدل هذه الاختصاصات في أي وقت، وأن يوجه البحث في كل نواحي النقل الجوي والملاحة الجوية، مما له أهمية دولية، وأن يبلّغ نتائج أبحاثه للدول المتعاقدة، وأن يسهّل تبادل الدول المتعاقدة للمعلومات الخاصة بالنقل الجوي، والملاحة الجوية، وأن يدرس جميع الأمور التي لها علاقة بتنظيم واستثمار النقل الجوي الدولي، بما في ذلك الملكية والاستثمار الدوليين للمؤسسات الجوية الدولية على الطرق الرئيسية، وأن يعرض على الجمعية العمومية مشروعاته في هذا الشأن، وأن يحقق في كل موقف يظهر أنه قد يضع عراقيل أمام الملاحة الجوية الدولية، وذلك بناءً على

طلب أية دولة متعاقدة، وأن يصدر ما يراه من تقارير بعد انتهاء التحقيق.
كما نصت "المادة ٥٤" من الاتفاقية، على الواجبات الإلزامية للمجلس، وهي: تقديم تقارير سنوية للجمعية العمومية، وتنفيذ تعليماتها. والقيام بكل الواجبات والالتزامات الملقاة عليه بمقتضى الاتفاقية، وتنظيم أعماله ووضع قواعد إجراءات وتعيين لجنة للنقل الجوي، من بين أعضاء المجلس وتحديد اختصاصها، وتكون هذه اللجنة مسؤولة أمامه. وإنشاء لجنة للملاحة الجوية. وإدارة مالية المنظمة؛ وتحديد مخصصات رئيس المجلس. وتعيين موظف تنفيذي رئيسي يدعى الأمين العام. واتخاذ اللازم نحو تعيين أي موظفين آخرين يكونون لازمين. وطلب، وجمع، ودراسة، ونشر كل المعلومات الخاصة بتقديم الملاحة الجوية، وباستثمار الخطوط الجوية الدولية، بما في ذلك المعلومات المتعلقة بتكاليف الاستثمار، وتفاصيل الإعانات التي تدفع لمؤسسات النقل الجوي من الأموال العامة، وإبلاغ الدول المتعاقدة عن كل مخالفة لأحكام هذه الاتفاقية. وكذلك عن كل تقصير في تنفيذ توصيات أو مقررات المجلس، وإبلاغ الجمعية العمومية عن كل مخالفة لأحكام هذه الاتفاقية، إذا لم تتخذ دولة متعاقدة الإجراءات اللازمة في مدة معقولة، بعد أن تكون هذه المخالفة قد أبدت لها، تقرير القواعد القياسية والإجراءات الدولية الموصي بها، والتي تكون - من باب التسهيل - ملحقات لهذه الاتفاقية، وتبليغ القرارات التي تتخذ في هذا الشأن لجميع الدول المتعاقدة، وبحث توصيات لجنة الملاحة الجوية لتعديل الملاحق، وبحث جميع المسائل المتعلقة بالاتفاقية، التي ترفعها إليه أية دولة متعاقدة.

اللجان الثانوية التابعة للمجلس:

توجد لجنتان تم إنشاؤهما بموجب اتفاقية الطيران المدني الدولي عام ١٩٤٤م، وهما: لجنة الملاحة الجوية، ولجنة النقل الجوي. كما أنشئت أربع لجان أخرى بالتتابع. وجميع هذه اللجان الست تابعة للمجلس، وهي:

١. لجنة الملاحة الجوية (air navigation commission):

تتألف لجنة الملاحة الجوية من خمسة عشر عضواً، يعينهم المجلس من بين الأشخاص الذين ترشحهم الدول المتعاقدة. ويعين المجلس رئيسًا له، "المادة ٥٦". كما يطلب ترشيحات من جميع الدول المتعاقدة. ويجب أن تتوافر لدى هؤلاء الأشخاص المؤهلات والخبرة المناسبة، من ناحيتي العلم والعمل في مجال الطيران.

٢. لجنة النقل الجوي (air transport committee):

تتألف لجنة النقل الجوي من أعضاء يعينهم المجلس، من بين ممثلي الدول الأعضاء في المجلس "المادة ٥٤ فقرة د".

٣. اللجنة القانونية (legal committee):

عضوية هذه اللجنة مفتوحة لجميع الدول المتعاقدة.

٤. اللجنة المشتركة لمساعدات خدمات الملاحة الجوية :

(committee on joint support of air navigation services)

تتألف هذه اللجنة من عدد يراوح بين ٩ أعضاء كحد أدنى، و١١ عضواً كحد أقصى، من أعضاء يختارهم المجلس، من بين ممثلي الدول الأعضاء في المجلس.

٥. اللجنة المالية (The finance committee):

تتألف هذه اللجنة من عدد يراوح بين ٩ أعضاء كحد أدنى، و١٣ عضواً كحد أقصى، من أعضاء يختارهم المجلس، من بين ممثلي الدول الأعضاء في المجلس.

٦. لجنة التدخل غير القانوني committee on unlawful interference:

تتألف هذه اللجنة من خمسة عشر عضواً، يختارهم المجلس من بين ممثلي الدول الأعضاء في المجلس.

سكرتارية المنظمة:

يرأسها سكرتير عام، وتنقسم إلى خمسة أقسام:

١. قسم، أو مكتب الملاحة الجوية air navigation bureau

٢. مكتب النقل الجوي air transport bureau

٣. مكتب المساعدات الفنية technical assiatance bureau

٤. المكتب القانوني legal bureau

٥. مكتب الإدارة والخدمات bureau of administration and services

وتوجد هذه المكاتب بمقر منظمة الطيران المدني الدولي بمونتريال. كما تُشرف سكرتارية الإيكاو على سبعة مكاتب إقليمية، موزعة جغرافياً، وهي على النحو التالي:

أ. مكتب أوروبا في باريس، عاصمة فرنسا european office - paris

ب. مكتب أفريقيا في داكار، عاصمة السنغال african office – Dakar

ج. مكتب آسيا في بانكوك، عاصمة تايلاند
far east and pacific office- Bangkok

د. مكتب الشرق الأوسط في القاهرة، عاصمة جمهورية مصر العربية

middle east office- cairo

هـ. مكتب أمريكا الشمالية في مدينة المكسيك، عاصمة المكسيك north american office-mexico

و. مكتب أمريكا الجنوبية في مدينة ليما، عاصمة بيرو south american office- lima

ز. مكتب شرق أفريقيا في مدينة نيروبي، عاصمة كينيا east african office-nairobi

وهذه المكاتب الإقليمية تتعاون مع الدول الأعضاء، من أجل تحسين المساعدات الملاحية لبلوغ أقصى درجات السلامة، في مجال تشغيل الطيران المدني الدولي. وكذلك تساعد الدول الأعضاء في إنجاز الخطط الإقليمية لمنظمة الطيران المدني الدولي، وتطبيق القواعد القياسية، وأساليب العمل الموصى بها دولياً.

مقر منظمة الطيران المدني الدولي:

مدينة مونتريال في كندا. وطبقاً لنص "المادة ٤٥" من اتفاقية الطيران المدني الدولي، فإنه يجوز نقل مقر المنظمة بشرط موافقة ثلاثة أخماس المجموع الكلي للدول المتعاقدة، البالغ عددهم حتى الآن ١٨٦ دولة.

الشخصية القانونية الدولية، لمنظمة الطيران المدني الدولي:

طبقاً لنص "المادة ٤٧" من اتفاقية شيكاغو عام ١٩٤٤م، تتمتع المنظمة في إقليم كل دولة متعاقدة، بالأهلية القانونية اللازمة لتأدية وظائفها. وتمنح المنظمة شخصية اعتبارية كاملة، حيثما يكون ذلك متوافقاً مع دستور وقوانين الدولة المعنية.

ويلاحظ أن منظمة الطيران المدني الدولي، بوصفها إحدى الوكالات المتخصصة التابعة لمنظمة الأمم المتحدة، تتمتع بالشخصية القانونية الدولية،

شأنها في ذلك شأن الأمم المتحدة نفسها، ويتبين ذلك من نص المادتين "٦٤، ٦٥" من اتفاقية الطيران المدني الدولي، التي تُخول للمنظمة صلاحية عقد وإبرام اتفاقيات دولية، مع المنظمات الدولية الأخرى. ويعرف هذا التخويل في الإنجليزية بـ treaty- making - power.

العلاقة بين منظمة الطيران المدني الدولي، وغيرها من المنظمات:

يوجد تعاون متواصل بين منظمة الطيران المدني الدولي، مع الوكالات المتخصصة التابعة للأمم المتحدة الأخرى، كمنظمة الأرصاد العالمية، والاتحاد الدولي للاتصالات، والاتحاد الدولي للبريد، ومنظمة الصحة العالمية، ومنظمة الملاحة البحرية. كذلك تشارك هيئات أخرى غير حكومية في أعمال ونشاط المنظمة، كالمنظمة الدولية للنقل الجوي المعروفة باسم IATA، والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية المعروف باسم International Federation of Air Line Pilots' Associationsifalpa. وتوجد علاقة وثيقة في الوقت الراهن، بين منظمة الطيران المدني الدولي، ومنظمة التجارة العالمية World Trade Organization المعروفة باسم W.T.O، التي تم إنشاؤها بموجب اتفاقية مراكش في١٥ أبريل عام ١٩٩٤م ودخلت حيز التنفيذ في شهر يناير من العام ١٩٩٥ نتيجة لمفاوضات الارجواي، فيما يتعلق بالاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات المعروفة باسم gats، خاصة بملحق النقل الجوي الدولي. فضلاً عن وجود تعاون وثيق الصلة بين منظمة الطيران المدني الدولي، وبين كل من منظمة الطيران المدني الأوروبية المعروفة باسم ecac، ومنظمة الطيران المدني الأفريقية المعروفة باسم AFCAC، والهيئة العربية للطيران المدني المعروفة باسم ACAC. وهذه المنظمات حكومية، أي أن أعضاءها من الدول، وتمثلها سلطات الطيران المدني لتلك الدول. كذلك توجد علاقة تعاون

وثيقة بين الإيكاو، وبين الاتحاد الأفريقي للنقل الجوي المعروف باسم AFRAA، وكذلك الاتحاد العربي للنقل الجوي المعروف باسم AACO، وعضوية الاتحاد الأفريقي، والاتحاد العربي من شركات الطيران؛ كذلك توجد علاقة وثيقة بين الإيكاو وبين منظمة الأسكوا ESCWA، "اللجنة الاقتصادية، والاجتماعية لغربي آسيا". كذلك يوجد تعاون وثيق بين الإيكاو، من ناحية، وبين المنظمة العالمية للثقافة الجوية، المعروفة باسم WAEO، وكذلك المنظمة العربية للثقافة الجوية، المعروفة باسم AAEO.

أعمال منظمة الطيران المدني الدولية "الإيكاو"، والقيمة القانونية لقراراتها:

أولاً: أعمال المنظمة:

تنحصر أهم أعمال المنظمة في مجال الملاحة الجوية، وقد نجحت المنظمة نجاحاً منقطع النظير، في هذا المجال، والفني منه على وجه العموم. ولا يزال التقدم مستمراً لتلافي ثغرات النظم التقليدية في مجال الملاحة الجوية، حيث تبين للجنة الخاصة المعنية بنظم الملاحة الجوية المستقبلية - المعروفة باسم FANS، التي أجرت أعمالها بين عامي ١٩٨٣م، ١٩٨٨م في مختلف أنحاء العالم - أن الثغرات ناجمةً أساساً من ثلاثة عوامل، هي:

١. أن لنظم خط البصر الراهنة حدوداً من حيث الانتشار.

٢. لأسباب مختلفة، يصعب تنفيذ نظم الاتصالات، والملاحة، والاستطلاع الراهنة، وتشغيلها بطريقة منسقة، في أجزاء كثيرة من العالم.

٣. أن للاتصالات بالمخاطبة الصوتية حدوداً، وتقتضي الحاجة توفير نظم لتبادل البيانات الرقمية جو - أرض، دعماً للنظم التلقائية والمحمولة جواً.

وعلى الرغم من أن آثار هذه الثغرات كانت متفاوتة، حسب تفاوت أجزاء العالم، تنبهت لجنة FANS إلى أن وجود واحد أو أكثر من هذه العوامل،

سيعيق التنمية المطلوبة لإدارة الحركة الجوية، في مختلف أنحاء العالم. ولمّا كانت هذه الثغرات متأصلة في النظم الراهنة، أدركت لجنة FANS أنه من غير المرجح إدخال تحسينات ملحوظة، على نظام خدمات الحركة الجوية العالمي آنذاك. ورأت ضرورة اتباع نهج جديدة للتغلب على هذه الثغرات، والسّماح لنظم خدمة الحركة الجوية بالتطور، لتصبح أكثر استجابة لاحتياجات المنتفعين. ومن ثم، فإن نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية، كانت السبيل لإدخال تحسين ملحوظ على السلامة، والكفاءة، والمرونة في جميع أنحاء العالم.

وباتباع نظام عالمي متكامل لإدارة الحركة الجوية، يمكن استغلال تكنولوجيا الاتصالات، والملاحة، والاستطلاع، عن طريق تنسيق القواعد القياسية والإجراءات، على الصعيد الدولي. وسيؤدي ذلك في نهاية المطاف، إلى إدارة مستثمري الطائرات رحلات طائراتهم، وفقاً للمسارات المفضلة لديهم، ويمكن تعديلها في أي وقت، وبأكثر الطرق مثالية واقتصاداً. (انظر جدول نظرة عامة على الفوائد المتوقعة من النظم الجديدة (الاتصالات، والملاحة، والاستطلاع لخدمة إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM).

فوائد النظم الجديدة:

ستحسن نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية CNS/ATM نقل المعلومات، وستحسن دقة الملاحة الجوية. وسيفضي ذلك إلى جملة أمور، من بينها خفض مسافات الفصل بين الطائرات، بما يجعل المجالات الجوية أكثر سعةً. وسيتسنى أيضاً للطائرات بفضل، نظم الملاحة الجوية الأدق، أن تطير في جميع فئات الفضاء الجوي كله، وأن تتعامل فيما بينها بطريقة أدق. وستكون النتيجة، أن نظام إدارة الحركة الجوية يتيح

لمستثمري الطائرات خفض تكاليف التشغيل، وتقليل حالات التأخير، وكل ذلك يعود بالنفع على جمهور المسافرين.

دور الإيكاو بشأن حقوق تشغيل النقل الجوي الدولي المنتظم:

تُعد اتفاقية شيكاغو الاتفاقية الأم في مجال الطيران المدني الدولي، وهي أحد فروع القانون الدولي العام؛ إذ تنظم العلاقات من حيث الالتزامات والحقوق، بين الدول الأعضاء في الاتفاقية. كما أنها تُعد الإطار العام، الذي في ضوئه تُعقد الاتفاقيات الثنائية بين الدول الأعضاء، من أجل تشغيل خطوط جوية دولية منتظمة. ذلك أن اتفاقية شيكاغو لم تأخذ بمبدأ الدولة الأولى بالرعاية، كما هو الشأن بالنسبة لاتفاقية "الجات"، وكذلك "الجاتس". لذا كان لزاماً على الدول الأعضاء في اتفاقية شيكاغو، عقد اتفاقيات ثنائية لتسيير خطوط جوية دولية منتظمة بين الدول، التي صدقت على الاتفاقية، فأصبحت بموجب ذلك التصديق نافذة في حقها.

وتحدد الطاقة الاستيعابية CAPACITY، من خلال أحد الأنواع الثلاثة: التحديد المسبق للحمولة PRE-DETERMINATION، أو التحديد الحر للحمولة FREE-DETERMINATION، أو برمودا -١.

١. التحديد المسبق للحمولة PRE-DETERMINATION**:**

تتفق الدولتان المتعاقدتان، على تسيير عددٍ محددٍ من الرحلات، وفقاً لسعات محددة. وتلجأ - عادة - إلى هذا الأسلوب الدول النامية، التي لا تمتلك سوى أسطول محدود العدد، غير قادر على المنافسة.

٢. التحديد الحر للحمولة FREE-DETERMINATION

يتفق الطرفان المتعاقدان على تسير الرحلات دون تحديد مسبق لعددها أو سعة حمولتها، أي يكون التحديد حراً لكلا الطرفين. وتلجأ عادة، إلى هذا الأسلوب الدول التي تمتلك أساطيل طيران قوية.

٣. برمودا -١:

وهذا نموذج للتعاقد جرى بين المملكة المتحدة، والولايات المتحدة الأمريكية، في جزيرة برمودا، الواقعة في المحيط الأطلسي، والتابعة للمملكة المتحدة. وبموجب هذا النموذج حُدد عدد الرحلات، التي سيرتها الشركات في كلتا الدولتين، وكذلك السّعات CAPACITY، أو الطاقة الاستيعابية للطائرات. وبعد فترة محددة سلفاً، قد تكون ستة أشهر أو عام، يعاد تقويم الموقف، إما بزيادة عدد الرحلات والسّعة، أو الإبقاء عليها، أو تخفيضها، في ضوء الدلالات الإحصائية، التي أعدها الطرفان.

ويلاحظ أن عمل الاتفاقيات الثنائية، بين الأطراف أو الدول المتعاقدة والمصدِّقة على اتفاقية شيكاغو، يشمل فقط تشغيل الخطوط الجوية الدولية المنتظمة، دون الخطوط الجوية الدولية غير المنتظمة. كما أن جميع الاتفاقيات الثنائية، التي تُعقد بين الدول الموقعة على اتفاقية شيكاغو، تُودع لدى منظمة الطيران المدني الدولي، التي تمد يد العون إلى كل دولة تطلب المشورة، في مجال حقوق تشغيل النقل الجوي الدولي المنتظم.

وتمنح الحقوق GRANT OF RIGHTS المتبادلة، بين الدول المتعاقدة في الاتفاقيات الثنائية، ما يُعرف بالميزات الجوية PRIVILEGES OF THE AIR، أو الحريات الجوية FREEDOMS OF THE AIR. وفي هذا الشأن أصدرت منظمة الطيران المدني الدولي إعلاناً بالحريات الجوية الخمس THE FIVE FREEDOMS OF THE AIR CHICAGO CONVENTION 1944، لتسترشد بها الدول، في منح حقوق تشغيل الخطوط الجوية الدولية المنتظمة.

دور المنظمة في مجال تسهيلات النقل الجوي:

أقر مجلس منظمة الطيران المدني الدولي، القواعد القياسية، وأساليب العمل الموصى بها الخاصة بالتسهيلات، في ٢٥ مارس ١٩٤٩م، وذلك عملاً بأحكام "المادة ٣٧" من اتفاقية الطيران المدني الدولي. وأُطلق عليها الملحق التاسع للاتفاقية، بعنوان: "القواعد القياسية وأساليب العمل الموصي بها - التسهيلات". وأصبحت هذه القواعد والأساليب سارية المفعول، في أول سبتمبر ١٩٤٩م. ونتيجة لتوصيات شعبة التسهيلات بشأن تعديل الملحق التاسع، التي أقرها المجلس عدة مرات متكررة، صدرت الطبعة التاسعة، التي أسفرت عن توسيع الملحق التاسع، وإدخال تعديلات شاملة عليه. وقد بدأ سريان مفعولها في ٣٠ يولية ١٩٩٠م، وغدت واجبة التطبيق في ١٥ نوفمبر ١٩٩٠م.

التسهيلات:

إن القواعد القياسية، وأساليب العمل الموصى بها الخاصة بالتسهيلات، هي نتاج "المادة ٣٧" من اتفاقية الطيران المدني الدولي، التي تقضي بأن تتعهد كل دولة متعاقدة، بأن تتعاون لبلوغ أقصى درجة ممكنة من التوحيد، في الأنظمة، والقواعد القياسية، والإجراءات والتنظيم، فيما يتعلق بالطائرات، والأفراد، والطرق الجوية، والخدمات المساعدة، في جميع الأمور، التي يؤدى فيها هذا التوحيد إلى تسهيل الملاحة الجوية وتحسينها. وتحقيقاً لهذا الهدف، تعتمد الإيكاو أو تعدل من وقت لآخر، وحسب الضرورة، القواعد القياسية الدولية، وأساليب العمل، والإجراءات الدولية الموصى بها المتعلقة بالمسائل الآتية:

١. نظم الاتصالات ومساعدات الملاحة الجوية، بما في ذلك العلامات الأرضية.

٢. خصائص المطارات ومناطق الهبوط.
٣. قواعد الجو، وإجراءات مراقبة الحركة الجوية.
٤. إصدار الرخص لأفراد التشغيل، والصيانة.
٥. صلاحية الطائرات للطيران.
٦. تسجيل الطائرات، وتمييز هويتها.
٧. جمع معلومات الأرصاد الجوية، وتبادلها.
٨. سجلات الرحلات.
٩. الخرائط والرسومات الجوية.
١٠. إجراءات الجمارك والهجرة.
١١. الطائرات التي في حالة خطر، والتحقيق في الحوادث.

إضافة إلى جميع المسائل الأخرى، التي تتصل بسلامة الملاحة الجوية وانتظامها وفعاليتها، حسبما تدعو إليها الحاجة من وقت لآخر. وقد عززت "المادة ٢٢" من الاتفاقية، السياسات الخاصة بتنفيذ الدول للقواعد القياسية، وأساليب العمل الموصي بها بشأن التسهيلات، حيث تعبر هذه المادة عن الالتزام، الذي قبلت به كل دولة متعاقدة، بأن تتخذ من طريق إصدار أنظمة خاصة أو بأي وسيلة أخرى، كل التدابير العملية لتسهيل ملاحة الطائرات بين أقاليم الدول المتعاقدة، وتجنب أي تأخير، لا داعي له، للطائرات، أو لطاقمها، أو ركابها، أو حمولتها، خصوصاً فيما يتعلق بتطبيق قوانين الهجرة، والحجر الصحي، والجمارك، وإجراءات الخروج.

فضلاً عن "المادة ٢٣"، التي تُعبّر عن تعهد كل دولة متعاقدة بأن تُنفِّذ، إلى الحد الذي تراه ممكناً، من الوجهة العملية، إجراءات الجمارك والهجرة المتعلقة بالملاحة الجوية الدولية، طبقاً لأساليب العمل، التي قد تُقرر أو يوصي بها من وقت لآخر، بمقتضى اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤م.

إن عدداً من مواد اتفاقية الطيران المدني الدولي، تتعلق بصفة خاصة بالحكم الخاص بملحق التسهيلات. وقد أخذت هذه المواد في الحسبان، عند إعداد الملحق التاسع "التسهيلات"، وينبغي على المسؤولين عن تنفيذ أحكام هذا الملحق على نحو خاص، الإلمام بالمواد الواردة أدناه، علاوة على المادتين "٢٢، ٢٣" سالفتي الذكر.

"مادة ١٠" الهبوط في مطار جمركي.

"مادة ١١" تطبيق القواعد الجوية.

"مادة ١٣" قواعد التصاريح والدخول.

"مادة ١٤" منع انتشار الأمراض.

"مادة ١٦" تفتيش الطائرات.

"مادة ٢٤" الرسوم الجمركية.

"مادة ٢٩" المستندات التي تحمل على متن الطائرات.

التسهيلات بالموانئ الجوية والمطارات:

إن السرعة الهائلة، التي ينتقل بها الراكب، لا يمكن أن تحقق أهدافها، إلاّ إذا قابلتها تسهيلات وسرعة في الإجراءات عند السفر من المطار، أو الوصول إليه. والمقصود بذلك سرعة إجراءات الجوازات، والجمارك، والحجر الصحي. وعلى سبيل المثال، فإن قضاء ست ساعات في رحلة جوية، ثم قضاء ساعتين عند الرحيل وعند الوصول، يعني استهلاك ثلث الوقت الكلي للرحلة في تلك الإجراءات، بينما لو قيس ذلك بالرحلة البحرية التي تستغرق ٥ أيام، فلن يتجاوز وقت الإجراءات ٢% من الوقت الكلي للرحلة. لذلك حثت المنظمة الدول الأعضاء، على تبسيط الإجراءات في المطارات، لتقليل هذا الوقت. كما أجرت دراسات متعددة، وتفصيلية لتحديد الحد الأقصى لمدة الإجراءات، التي

لا يجب تجاوزها بالنسبة للراكب، مما أدى إلى تحسن ملحوظ في هذا الصدد في كثير من دول العالم. وفضلاً عن تحقيق راحة الراكب، فإن الوفر والاقتصاد في المصروفات الذي تجنيه شركات الطيران من وراء تبسيط الإجراءات، يعود عليها في زيادة إمكانياتها لاستخدام الطائرات مدداً أطول، وعائداً يقدر بالملايين من الدولارات كل عام.

ثانياً: القيمة القانونية لقرارات منظمة الطيران المدني الدولي:

يصدر عن الإيكاو نوعان من القرارات:

١. قرارات ذات الرتبة "أ":

وهي القرارات التي يتم تضمينها "ملاحق" اتفاقية الطيران المدني الدولي عام ١٩٤٤م. ولأن هذه الملاحق تعد جزءاً لا يتجزأ من هذه الاتفاقية، فإنها تكتسب القيمة القانونية نفسها التي للاتفاقية، وأية إشارة للاتفاقية تعني إشارة إلى الملاحق، إلاّ إذا نصّ على خلاف ذلك.

٢. قرارات ذات الرتبة "ب":

وهي توصيات لا ترقى إلى مرتبة القرار من الرتبة "أ"، وإن كانت الدول الأعضاء بالمنظمة تحث على الالتزام بما ورد بهذه التوصيات وتنفيذها، ووفقاً للقواعد المنظمة لها باتفاقية الطيران المدني الدولي عام ١٩٤٤م. ويلاحظ أن هذه القرارات بنوعيها، تصلح أن تكون قواعد مندرجة تحت قواعد القانون الدولي العام.

القواعد القياسية والتوصيات الدولية:

إنّ قرارات الإيكاو ذات الرتبة "أ" تُكوِّن ما يعرف بملاحق اتفاقية الطيران المدني الدولي ١٩٤٤م، وعددها ١٨ ملحقاً حتى الآن. (انظر جدول عناوين ملاحق اتفاقية الطيران المدني الدولي "اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤ م"). وتتكون هذه

الملاحـق - عـادة - بمـا يعـرف "بالقواعـد القياسـية والتوصـيات الدوليـة".
وللتفرقة بين هذين النوعين، يُلزم الأخذ بالمعيارين التاليين:

١. المعيار الشكلي:

ويميز بينهما، وفقاً لهذا المعيار كما يلي:

طُبعت القواعد القياسية بالملاحق بالحروف الرومانية. بينما التوصيات جرى طبعها بالحروف الإيطالية، وتم تحديدها بكلمة التوصية. وقد أدخل هذا الأسلوب على الملاحق، من أجل تحديد مرتبة ووضع كل قرار ووضعه في الملحق من أول وهلة.

ولكن المعيار الشكلي لا يحل المشكلة، وهي التفرقة القانونية فيما بينهما.

٢. المعيار الموضوعي:

وهو المعيار المهم للتفرقة بينهما، وذلك على الوجه الآتي:

إنّ القواعد القياسية هي عبارة عن مواصفات، يكون "تطبيقها الموحد" ضروري لسلامة الملاحة الجوية الدولية وانتظامها، ويجب على الدول المتعاقدة التقيد بها، طبقاً لاتفاقية الطيران المدني الدولي. وفي حالة استحالة التقيد بها، يلزم إخطار مجلس منظمة الطيران المدني الدولي. وبمقتضى "المادة ٣٨" من اتفاقية الطيران المدني الدولي، التي تحت عنوان "عدم اتباع القواعد القياسية والإجراءات الدولية" ورد النص الآتي: "على الدول التي يتعذر عليها أن تتبع عملياً، من كل الوجوه، أي من القواعد القياسية والإجراءات الدولية، أو التي لا تستطيع تعديل أنظمتها وأساليبها المتبعة لتتفق مع القواعد القياسية والإجراءات الدولية، التي تكون قد عدلت، أو التي ترى من الضروري أن تكون نظمها وأساليبها المتبعة بصدد بعض مسائل معينة مخالفة للمقرر، طبقاً للقواعد القياسية الدولية، أن تبلغ فوراً منظمة

الطيران المدني الدولي بالاختلافات القائمة بين إجراءاتها الوطنية والقواعد القياسية الدولية. فإذا كان الأمر يتعلق بتعديلات أدخلت على القواعد القياسية الدولية فيجب على كل دولة، لا تدخل على نظمها وأساليبها المتبعة تعديلات مقابلة لها، أن تبلغ ذلك إلى المجلس في مدى الستين يوماً التالية لاعتماد تعديل القواعد القياسية الدولية، أو أن توضح الإجراء الذي تقترح اتخاذه. وفي هذه الأحوال، يبلغ المجلس فوراً باقي الدول بالاختلافات القائمة بين القواعد القياسية الدولية، وما يقابلها من الإجراءات المتبعة في تلك الدولة".
أمّا التوصيات، فعبارة عن مواصفات يكون "تطبيقها الموحد" أمراً مرغوباً فيه لسلامة الملاحة الجوية الدولية وانتظامها، وأن الدول المتعاقدة مدعوة لإخطار منظمة الطيران المدني الدولي في حالة وجود أي اختلافات بين إجراءاتها الوطنية، والتوصيات الواردة بملاحق اتفاقية الطيران المدني الدولي. وعلى ذلك يمكن القول بأن المواصفات والتوصيات كلها ذات طبيعة قانونية واحدة، وإن كانت مختلفة من حيث الدرجة، أو الرتبة.

إجراءات خدمات الملاحة الجوية:

تتضمن هذه الإجراءات، في الغالب الأعم، القواعد والمواد، التي تُعتبر مجرد تفصيل وتوضيح للمواصفات المبينة بالقواعد القياسية والتوصيات، الواردة بملاحق اتفاقية الطيران المدني الدولي عام ١٩٤٤م.

وقد صدر عن الإيكاو حتى الآن الإجراءات PANS الآتية:

١. تشغيل الطائرات.

٢. قواعد الجو، وخدمات الحركة الجوية.

٣. مختصرات، ومصطلحات الإيكاو.

الإجراءات الإقليمية التكميلية:

إضافة إلى الملاحق وإجراءات خدمات الملاحة الجوية PANS، يَصْدر عن الإيكاو الإجراءات الإقليمية التكميلية، لمواجهة متطلبات كل إقليم. وتصدر هذه الإجراءات بموافقة مجلس المنظمة، الذي يوصى بتطبيقها. وعلى ذلك، فإن الإجراءات الإقليمية التكميلية، توضح طرق تنفيذ الإجراءات الواردة بالملاحق.

تحديد الطبيعة القانونية لهذه القرارات:

تُعد ملاحق القواعد القياسية والتوصيات، جزءاً لا يتجزأ من اتفاقية الطيران المدني الدولي عام ١٩٤٤م، ومن ثم فإنها ملزمة للدول الأعضاء، وفقاً لأحكام اتفاقية الطيران المدني الدولي.

أما بخصوص إجراءات خدمات الملاحة الجوية، والإجراءات الإقليمية التكميلية، فإنهما لا يعدان جزءاً من اتفاقية الطيران المدني الدولي، ومن ثم فالقواعد الواردة بهما تُعد قواعد توجيهية GUIDE LINES، وللدول الأعضاء، أن تأخذ بها أو تعدلها بالصورة، التي تتلائم مع ظروفها.

اللجنة الإفريقية للطيران المدني:

:(AFCAC- African civil aviation Conference)

نشأة اللجنة:

تأسست اللجنة الإفريقية للطيران المدني في ١٧ يناير عام ١٩٦٨ وأصبح دستورها ساري المفعول من يناير١٩٧٢ تتمتع بالشخصية القانونية الدولية وغالبية الدول الإفريقية أعضاء بها باستثناء بعض الدول ويوجد مقرها الرئيس في مدين دكار عاصمة السنغال وافتتح هذا المقر في ١٦ ديسمبر عام ٢٠١٠ م.

الرؤية:

تعزيز صناعة الطيران المدني على نحو من السلامة والأمن الفعال من حيث التكلفة ومستدامة وصديقة للبيئة في افريقيا.

الرسالة:

باعتبارها الوكالة المتخصصة في الاتحاد الأفريقي المسؤولة عن شؤون الطيران المدني في أفريقيا، مهمتها الاساسية لتسهيل التعاون والتنسيق بين الدول الأفريقية من أجل تطوير أنظمة النقل الجوي المتكاملة والمستدامة؛ وتعزيز تنفيذ قواعد منظمة الطيران المدني الدولي (الايكاو) والتوصيات الدولية ووضع قواعد ولوائح منسقة تتفق مع أفضل الممارسات الدولية في الطيران المدني.

القيم:

- الحكم الرشيد وأفضل الممارسات.
- الشفافية والمساءلة.
- الاحتراف والنزاهة.
- ثقافة آمنة وعادلة.

أهداف اللجنة الإفريقية للطيران المدني:

تم تنظيم الأفكاك في بداية تأسيسها من الناحية الفنية والإدارية والمالية من قبل الايكاو من خلال مساهمات الدول الأفريقية الأعضاء في المنظمة الدولية للطيران المدني واستقلت الافكاك عن الايكاو في ١ يناير عام ٢٠٠٧ ومن أهم اهدافها الآتي:

١- تنسيق شؤون الطيران المدني في أفريقيا والتعاون مع منظمة الطيران المدني الدولي وجميع المنظمات الأخرى ذات الصلة والهيئات الأخرى المشاركة في تعزيز وتطوير الطيران المدني.
٢- تسهيل وتنسيق وضمان التنفيذ الناجح لقرار ياموسوكرو من خلال الإشراف على صناعة النقل الجوي الليبرالية وإدارتها.
٣- صياغة وتنفيذ القواعد واللوائح المناسبة التي تعطي فرصة عادلة ومتساوية لجميع أصحاب المصلحة وتشجيع المنافسة العادلة.
٤- تعزيز التفاهم حول قضايا السياسة بين الدول الأعضاء والدول في أجزاء أخرى من العالم.
٥- تعزيز جملة أمور منها تنفيذ معايير الايكاو والممارسات الموصى بها للسلامة والأمن وحماية البيئة والتنظيم لقطاع الطيران.
٦- ضمان الالتزام وتنفيذ قرارات المجلس التنفيذي والجمعية.

شروط العضوية:

العضوية مفتوحة لأي دول افريقية مستقلة عضواً بالاتحاد الأفريقي أو اللجنة الاقتصادية وتصبح الدولة عضوا إذا تقدمت بطلب ذلك.

أجهزة الافكاك:

الجمعية العمومية:

أهم وظائف الجمعية العمومية للافكاك تتمثل في الاتي:

- وضع مبادئ توجيهية لسياسة القضايا من خلال القرارات والتوصيات.
- انتخاب الرئيس ونواب الرئيس ليكونوا أعضاء في المكتب.

- الموافقة على الهيكل التنظيمي لـ AFCAC وتعيين الأمين العام بناء على توصية المكتب.
- الموافقة على برنامج العمل وخطة العمل والميزانية والقواعد واللوائح الخاصة بأفكاك.
- إنشاء لجان ومجموعات عمل، حسب الضرورة، لإلغاء المهام أو المهام الخاصة المتعلقة بالطيران المدني في أفريقيا، مع تحديد المهام التي قد تحددها، وتعيين أعضائها.
- الموافقة على الأنشطة والقواعد والإجراءات الأخرى حسبما يراه مناسبًا، لتحقيق أهداف الأفكاك.
- تعيين مراجعي الحسابات الخارجيين لأفكاك.
- النظر واتخاذ الإجراءات المناسبة بشأن تقرير مراجعي الحسابات الخارجيين.
- ضمان التنفيذ الفعال لقرار ياموسوكرو، وخاصة تحرير خدمات النقل الجوي.
- اعتماد القواعد والأنظمة المالية وقواعد ولوائح المحاسبة والمراجعة الخاصة بأفكاك.
- تقديم تقريرها الثلاثي - nuai عن حالة تنفيذ قرار ياموسوكرو إلى جمعية رؤساء الدول والحكومات من خلال المجلس التنفيذي.
- تبني نظامها الداخلي، بما في ذلك إنشاء لجان حسب ما تراه مناسباً مثل Weil كقواعد إجرائية للمكتب.
- القيام بالوظائف الأخرى التي قد تطلبها أو تمنحها الهيئات المختصة للاتحاد الإفريقي وهيئة الرصد واللجنة الفرعية للنقل الجوي.

لجان الافكاك:

لجنة فنية – لجنة اقتصادية – لجنة قانونية.

أهداف اللجنة:

١- تنشيط التعاون بين الدول الأعضاء والعمل على الاستخدام الأمثل والتطور المستمر لأنظمة النقل الجوي.
٢- وضع المبادئ والأسس التي يمكن على ضوئها مناقشة وتخطيط الإجراءات المطلوبة والتنسيق والتعاون في كافة أنشطة الطيران المدني.

مهام الافكاك:

١- وضع برامج لتدريب العاملين في مجال الطيران المدني.
٢- وضع خطط تشغيل الخطوط الجوية إقليميا داخل وخارج إفريقيا.
٣- إجراء الدراسات الاقتصادية بهدف توحيد معدات الطيران وأجهزة الخدمة الأرضية بالمطارات الإفريقية.
٤- إجراء دراسات خاصة بالنواحي التجارية والأسعار والأجور للنقل الجوي.
٥- تشجيع وتطبيق القواعد القياسية التي تصدرها الايكاو في مجال التسهيلات في مجال نقل الركاب والبضائع والبريد.

الهيئة العربية للطيران المدني:

الهيئة العربية للطيران المدني منظمة عربية متخصصة تتبع جامعة الدول العربية انشأت بموجب قرار صادر من مجلس الجامعة في العام ١٩٩٤ ودخلت اتفاقية انشائها حيز النفاذ بعد تصديق ١٦ دولة عربية عليها في شهر فبراير عام ١٩٩٦.

أهداف الهيئة العربية للطيران المدني:

تتمثل أهداف الهيئة في تزويد سلطات الطيران المدني في الدول الأعضاء بإطار للعمل المشترك من أجل:

- وضع تخطيط عام للطيران المدني بين الدول العربية قصد تنمية وتأمين سلامته.
- النهوض بالتعاون والتنسيق الواجب بين الدول الأعضاء في مجال الطيران المدني ووضع الأسس الكفيلة بذلك ليكون ذا طابع موحد.
- العمل على تنمية وتطوير الطيران المدني العربي بشكل يستجيب إلى حاجيات الأمة العربية في نقل جوي أمن وسليم ومنتظم.

وتقوم الهيئة بعدد من المهام الضرورية لتحقيق أغراضها وأهدافها المنصوص عليها في إتفاقية الإنشاء ومن هذه المهام ما يأتي:

- إجراء البحوث وإعداد الدراسات حسبما يلزم بشأن الجوانب الاقتصادية والتنظيمية والقانونية والفنية والأمنية المتعلقة بالطيران المدني بين الدول الأعضاء.
- تنسيق مواقف الدول الأعضاء بصدد الأمور ذات المصلحة المشتركة والأهتمام المشترك في مجال الطيران المدني.
- تشجيع ومساندة التكامل بين مؤسسات النقل الجوي العربية.
- تشجيع ومساندة صناعة الطيران بوجه عام والنهوض باستخدامها في الدول الأعضاء.
- رصد التغييرات بما في ذلك التغييرات التقنية في الطيران المدني وتقديم متطلبات الدول الاعضاء للاستجابة للتحديات المهمة.

- تشجيع التنسيق والتوافق بين التشريعات وإجراءات الطيران المدني في الدول الأعضاء، والعمل على توحيد تلك التشريعات والاجراءات.
- تشجيع تطبيق القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها في ملاحق اتفاقية الطيران المدني الدولي.
- تعزيز الترتيبات بين الدول كلما ساهم ذلك في تنفيذ الخطط الإقليمية الصادرة عن منظمة الطيران المدني الدولي بخصوص التجهيزات والخدمات الخاصة بالملاحة الجوية.
- تسهيل تبادل المعلومات الخاصة بسلامة الطيران المدني والنهوض بالوعي الأمني بين الدول الأعضاء.
- التنسيق بخصوص برامج التدريب والتكوين مع تشجيع وضع البرامج لتطوير معاهد التكوين وجعلها تستجيب للحاجيات الحالية والمستقبلية للعاملين في مجال الطيران المدني.
- دراسة أي موقف من شأنه عرقلة تقدم النقل والملاحة الجوية في الدول العربية وذلك بناءاً على طلب أي دولة عضو والتوصية بما تراه مناسباً.

الاتحاد الدولي للنقل الجوي IATA:

(IATA) هو الاختصار لاسم الاتحاد الدولي للنقل الجوي
(ASSOCAIATION INTERNATIONAL AIR TRANSPORT)

تأسس في ١٩أبريل ١٩٤٥ لمواجهة المشاكل التي قد تنجم عن التوسع السريع لخدمات الطيران المدني في أعقاب الحرب العالمية الثانية. ولم يكن تأسيسه سابقة فريدة في عالم الطيران، إذ سبقه اتحاد مماثل في ٢٨

أغسطس١٩١٩، وهو "الاتحاد الدولي للحركة الجوية". وكان مهمته تنحصر أساساً داخل قارة أوروبا. ومن ثم فقد انتهى الأمر، عقب توسع أعماله، عام ١٩٣٩، والمكتب الرئيسي للإتحاد بمدينة مونتريال، ومكتب تنفيذي رئيسي في جنيف، ومكاتب إقليمية في: عمان، وبروكسل، ودكار، ولندن، وريو دي جانيرو، وسنغافورة، وواشنطن.

أهداف إياتا وأغراضها:

- تطوير النقل الجوي الآمن، والمنتظم، والاقتصادي لصالح شعوب العالم، لتحقيق الزيادة في معدلات نمو التجارة الدولية، وحل مشاكل النقل.
- تقديم وسائل التعاون بين شركات ومؤسسات النقل الجوي العاملة، بطريقة مباشرة أو غير مباشرة، في خدمات النقل الجوي الدولي.
- التعاون مع منظمة الطيران المدني الدولي، وغيرها من المنظمات العالمية والإقليمية، وثيقة الصلة بأمور الطيران المدني والنقل الجوي.

عضوية الاتحاد الدولي للنقل الجوي (الإياتا):

عضوية الاتحاد الدولي للنقل الجوي (الإياتا) مفتوحة أمام شركات الطيران، بشرط أن يكون للشركة خط جوي منتظم، بين دولة أو أكثر، لنقل الركاب، أو البضائع، أو البريد، وأن تحمل الشركة جنسية دولة يجوز لها الانضمام لمنظمة الطيران المدني الدولي إيكاو "ICAO"، كما يجوز للشركات المحلية لهذه الدول، أن تنضم للاتحاد، كأعضاء غير عاملين. ويبلغ عدد الأعضاء حالياً ٢٦٥ شركة طيران.

يباشر الاتحاد الدولي للنقل الجوي (الإياتا) أعماله، من خلال عدد من اللجان، ويحدد المؤتمر السنوي العام، الذي يعقد سنوياً، خطوط السياسة

العامة للاتحاد. أما الأعمال اليومية فتضطلع بها اللجنة التنفيذية، المكونة من أعضاء ينتخبهم المؤتمر العام كل ثلاث سنوات. كما تتفرع عن اللجنة التنفيذية لجان متعددة مثل: اللجنة المالية، والقانونية، والفنية، والطبية، واللجنة الاستشارية للحركة. وتشرف اللجنة التنفيذية على أعمال هذه اللجان. وتتولى مؤتمرات الحركة الجوية التابعة للاتحاد، الإشراف على عقد الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالأجور، والأسعار الدولية.

تخضع قرارات المؤتمر بالضرورة لموافقة الحكومات، التي تتبع لها هذه الشركات، ولا يمكن تعديلها بمعرفة أي تنظيم آخر تابع للآياتا. على أن هناك فروعاً إدارية لمؤتمرات الحركة، قائمة في شكل مكاتب فرعية في نيويورك، وباريس، وسنغافورة، بينما يوجد مكتب التسويات في لندن ومكاتب للاتصال الفني في لندن، وبانكوك، وريو دي جانيرو. وتمول ميزانية الاتحاد من الاشتراكات، التي يدفعها الأعضاء، وفقاً للنسبة المقررة لكل عضو في الاتحاد ولكل مؤسسة للنقل الجوي صوت واحد في مؤتمرات الاتحاد، دون اعتبار لحجم العمليات التي تقوم بها.

أعمال إياتا ومهامها:

يتولى الاتحاد الدولي للنقل الجوي (الإياتا) مهمة تنسيق العمليات المختلفة لشركات الطيران في العالم، بهدف تنشيط وتدعيم حركة النقل الجوي في العالم، وتحقيق أعلى مستوى ممكن للتشغيل الاقتصادي، مع الكفاءة وتأمين سلامة الركاب، ودراسة كافة المشاكل المتعلقة بذلك. ومن ثم يعد في جميع الأوقات خادماً لمؤسسات النقل الجوي، والجمهور العام.

يعد الاتحاد الأداة الفعّالة لمؤسسات النقل الجوي، لأنه يعمل على إيجاد الحلول المشتركة للمشاكل، التي تعجز عن حلها شركة بمفردها. وفضلاً عن

ذلك، فهو المجمع الدولي للخبرات والمعلومات، وكذلك الوسيط للخدمات والمشروعات المشتركة. ويمكن القول إنه بمثابة البرلمان العالمي لمؤسسات النقل الجوي، وممثلها في المنظمات العالمية الأخرى. أما عن دور الاتحاد بالنسبة للجمهور، فإنه يكفل تشغيل الخطوط الجوية، وفقاً لأعلى المستويات الفنية. كما يعمل على تحقيق أقصى راحة ممكنة، وتبسيط إجراءات السفر. ومن ناحية أخرى، يعمل على تحديد أجور وأسعار ملائمة للجمهور، ومسايرة للتشغيل الاقتصادي، الذي يكفل اطراد التقدم لمؤسسات النقل الجوي، لتمكينها من تحسين خدماتها.

أصبحت إياتا هي الوسيلة التي عن طريقها تربط شركات الطيران خطوطها الجوية، كما يدعم الحركة الجوية التي ينقلها كل منها، لتكون تلك الشركات في مجموعها بمثابة مرفق عام دولي، على الرغم من وجود اختلافات في اللغة، والعملة، والقوانين.

إنّ مؤسسات النقل الجوي، التي يتكون منها أعضاء الاتحاد، تربط العالم بشبكة ضخمة من الخطوط الجوية، وليس المهم في هذا الخصوص بحث جنسية كل طائرة لكل شركة عضو، وإنما الذي تهتم به إياتا أساساً، أن تتمكن الطائرات من القيام برحلاتها بأقصى درجة من الأمان، والراحة، والكفاءة، وفي ظل إجراءات وقواعد محددة تحديداً واضحاً ويسهل فهمها على مستوى عالمي، وهذا هو عمل الاتحاد الفني.

أن وجود الاتحاد يرجع أساساً إلى ربط الطرق الجوية بعضها ببعض بطريقة من شأنها أن تجعل الركاب وبضائعهم ينتقلون من مكان إلى آخر، على تلك الشبكة الجوية العالمية، بطريقة سهلة، كما لو أنهم يقومون برحلة على شركة واحدة، في بلد واحد. وهذا هو الهدف الجاري للاتحاد.

وتشمل أنشطة آياتا المختلفة ما يأتي:

أولاً: النشاط الفني:

تفتح اللجنة الفنية إياتا مجالات التعاون، بين مؤسسات النقل الجوي في العالم، فيما يتعلق بأمور التشغيل، من خلال المؤتمر السّنوي الفني، وأقسامه المختلفة، العالمية والمحلية. والنشاط الفني للاتحاد، قائم على أساس التبادل الحر الكامل للمعلومات والخبرات، بين شركات الطيران. ومن هذه البيانات تستخرج مؤسسات النقل الجوي المختلفة، المتطلبات العامة والملاحظات، التي من شأنها العمل على توحيد نواحي نشاطها، ورفعها إلى المستويات القياسية، وتحدد مدى مساعدتها العملية لحكوماتها، وتعد علامات على طريق التنمية المرتقبة في المستقبل بالنسبة للنقل الجوي. وتشرف اللجنة الفنية للاتحاد، على تعبئة خبراء شركات الطيران في مختلف التخصصات الفنية، ليشتركوا في حل مشكلة معينة. ومن أمثلة ذلك، تطوير الإجراءات الخاصة بتقليل مشكلات الصوت إلى أقصى حد أثناء الإقلاع والهبوط. يتعاون الاتحاد مع المنظمات الأخرى، مثل الاتحاد الدولي للمواصلات اللاسلكية، والهيئة الدولية للأرصاد الجوية، وفضلاً عما تقدم فإن مؤسسات النقل الجوي تعمل من خلال الاتحاد، مع الحكومات ومع الدول، التي تشكل منطقة معينة في حل المشاكل المحلية، مثل تثبيت نمط جيد للحركة الجوية في المطارات، أو في تعاون التحكم في الحركة الجوية في إقليم تأمين سلامة الطيران المدني، أو قارة بأكملها.

ثانياً: النشاط التجاري:

إن دور الاتحاد الأكثر تعقيداً، يكمن في مجال عمل اللجنة الاستشارية الخاصة بالحركة الجوية.. ويقصد بذلك الأنشطة، التي تمارسها مؤسسات النقل

الجوي. ويختص الاتحاد على وجه الخصوص بالترتيبات المتشابكة بينها، وتحديد مستويات الأشكال، والإجراءات، واتفاقيات التسوية، والعوامل الأخرى، التي تمكِّن من التبادل، وتوفر السرعة والسهولة للحركة الجوية، بين مؤسسات النقل الجوي. والجدير بالذكر أن الحكومات تمسّكت بقرارات الاتحاد، فيما يتعلق بالأسعار والأجور. كما أقر الاتحاد نظماً قياسية، فيما يتعلق بالتذاكر وإجراءات التفتيش، قبلتها الشركات، واتخذت منها أساساً لعملياتها الجوية.

ثالثاً: النشاط المالي للاتحاد:

من بين مهام اللجنة المالية للاتحاد، الإشراف على كل التسويات والحسابات، بين مؤسسات النقل الجوي، للأعمال التي يقومون بها فيما بينهم. وفضلاً عن ذلك، فهي تهتم بالمشكلات المشتركة لشركات الطيران المختلفة، بالنسبة للنقد، والضرائب، والرسوم، والتأمين والإحصاء. وتُعد اللجنة المالية دراسات واسعة للمشاكل الخاصة، التي تنجم عن التأمين، والضرائب، والأجور، وما إلى ذلك من أمور مماثلة. ومن بين النتائج ذات الأهمية للنشاط المالي للاتحاد، مكتب التسويات "CLEARING HOUSE"، الذي اتخذ مقراً له في لندن. وعن طريق هذا المكتب تستطيع مؤسسات النقل الجوي، أن تسوّي الحسابات الشهرية للأعمال المتشابكة الخاصة بالضرائب، تمكيناً لهم من تحصيل ودفع ديونهم في المناطق المختلفة من العالم، وذلك عن طريق الدفع النقدي مرة واحدة. ويتم ذلك إما بالدولار الأمريكي، أو الجنيه الإسترليني، بعد تحويل العملة المحلية إليهما.

رابعاً: النشاط الطبي الوقائي:

تتكون اللجنة الطبية التابعة للاتحاد، من عدة أطباء ومستشارين، تابعين لمؤسسات النقل الجوي. وتختص هذه اللجنة بدراسة العوامل الفسيولوجية والنفسية، التي قد تؤثر على سلامة، وراحة، وكفاءة طاقم الطائرة والركاب. كما تختص هذه اللجنة بالطب الوقائي، الذي يدور حول مدى إمكان الأطفال، والكهول، والمرضى أن يسافروا لمسافات طويلة من طريق الجو، وبسرعة هائلة، وعلى ارتفاعات شاهقة، تقتضيها عمليات الطيران الحديثة. وكذلك تُعد اللجنة واسطة لتعاون مؤسسات النقل الجوي، مع منظمة الصحة العالمية والحكومات، بشأن الأمور الصحية.

خامساً: النشاط القانوني:

تتولى اللجنة القانونية للاتحاد دراسة وتنفيذ المعاهدات الدولية، في مجال القانون العام والخاص، وتنازع القوانين والتحكيم؛ وسبيلها إلى ذلك مبناه أساساً، استقرار رأي الشركات فيما يتعلق بمعاهدات الطيران الأساسية، التي تتناول مسؤولية الناقل الجوي، وعلاقاتها بالركاب، وعلاقاتها بالغير على سطح الأرض. كما تختص ببيان الحقوق على الطائرة، فيما يخص التشغيل الدولي والنواحي القانونية، بنقل المواد النووية، وما يتصل بها من موضوعات متشابهة. وبما أن بيع التذكرة، أو صدور بوليصة الشحن تُعد عقداً فيما بين شركة الطيران والعميل، فمن المحتم أن يكون متفقاً وأحكام القانون، مع مختلف الأنظمة القانونية السائدة في العالم.

مؤتمرات الحركة الجوية لإياتا:

- تختص كل دولة بالمجال الجوي، الذي يعلو إقليمها، وتبسط عليه رقابتها بالكامل، بما لها من سيادة عليه، وتحدد الأسعار التي

تتقاضاها. فالأجور والأسعار الدولية، يجب أن تحدد عن طريق اتفاقيات دولية، لا شك أن الدولة لها فيها مصلحة مباشرة، وغير مباشرة. وجميع الدول مجمعة على أن هذا العمل الضخم والمعقد، الخاص بعقد اتفاقيات مفصلة، لمواجهة الظروف المتغيرة بصفة دائمة لتجارة النقل الجوي الدولية، لا بد أن يتم بالدرجة الأولى عن طريق المؤتمرات التابعة لإياتا. ولا خلاف بينها كذلك على أن هذه الاتفاقيات تعد سارية المفعول، بعد أن تراجعها وتصدق عليها الحكومات المختصة.

- ينقسم العالم من الناحية الإدارية إلى ثلاث مناطق، لكل منها مؤتمر خاص بها: منطقة غرب الكرة الأرضية وجرينلاند، وجزر هاواي: ومركزها نيويورك. ومنطقة أوروبا، وأفريقيا، والشرق الأوسط، بما في ذلك إيران: ومركزها باريس. ومنطقة آسيا، وأستراليا، وجزر الباسفيك: ومركزها سنغافورة.
- لكل مؤسسة صوت واحد في هذه المؤتمرات، ويتم التوصل إلى الاتفاقيات بالإجماع. ويصبح لكل مؤسسة حق الاعتراض، بصرف النظر عن حجمها. ولهذه المؤتمرات أن تقبل النصائح من اللجان الأخرى للاتحاد، ولكن يجب أن تكون هذه المؤتمرات مسؤولة أمام الحكومات عن كل ما تفعله، وقد أدى أكثر هذه المؤتمرات، التزاماته كاملة قِبل الحكومات، بأن جعل الأجور في حدود اقتصادية ومعقولة، لا تضر بالشركات أو بالجمهور.كما نجحت هذه المؤتمرات في تخفيض أسعار النقل مراراً، فضلاً عن تطويرها بإدخال أفكار جديدة بالنسبة للأسعار المخفضة، في مختلف مناطق العالم.

اهتمامات إياتا في الوقت الراهن:

- تركز إياتا اهتماماتها في عدد من المجالات أهمها: البيئة، والرسوم، واتفاقية مونتريال الجديدة، بدلاً من نظام وارسو القديم، حول حدود مسؤولية الناقل الجوي والسلامة الجوية، (انظر ملحق اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي)، وقد أكد مدير عام الاتحاد الدولي للنقل الجوي، أن السلامة الجوية تتصدر أولويات إستراتيجية الاتحاد، لا سيما تخفيض معدل حوادث الطائرات إلى النصف بحلول عام ٢٠٠٤، مقارناً بما كان عليه في عام ١٩٩٥، وهو أمر يدعو إلى التفاؤل بمستقبل أفضل للنقل الجوي.
- يتضح مما سبق أنه لولا عمل الاتحاد الدولي للنقل الجوي، لما أمكن تشغيل الخطوط الجوية العالمية بالأمان والكفاءة، على نحو ما هو عليه الآن. والحقيقة أن العالم قد اجتاز في وقت قصير جداً، العوائق المتمثلة في نظم العملات المختلفة، واختلاف اللغة، والنظم التجارية، وذلك في سبيل تنمية اقتصاديات الدول في مجال النقل الجوي، بطريقة آمنة ومنظمة، لخدمة شعوب العالم كافة.

الاتحاد الإفريقي للنقل الجوي AFRAA:

الأفريقية الاتحاد الإفريقي للنقل الجوي هو منظمة تجارية لشركات الطيران المسجلة في دول الاتحاد الافريقي. تأسست في أكرا عاصمة غانا في عام ١٩٦٨، وتتخذ مقرا لها في في نيروبي عاصمة، والغرض الاساسي من انشاء الافرا هو إقامة وتيسير سبل التعاون بين شركات الطيران الأفريقية.

بدأت فكرة انشاء الافرا AFRAA بدات فكرة انشاء الاتحاد في عام ١٩٦٣، عندما انتهزت مجموعة من شركات الطيران الأفريقية حضورها اجتماع

الجمعية العمومية للاتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA) في روما في عام ١٩٦٣، وعقدت اجتماعات استشارية قبيل اجتماعات الجمعية العامة العادية للاتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA) وذلك لمناقشة عدد من المسائل التي تهم شركات الطيران الأفريقية من ضمنها الوصول إلى تبني مواقف مشتركة وكانت هذه هي الخطوة الأولى في طريق إنشاء AFRAA والتي استكملت بإنشاء منظمة إقليمية في عام ١٩٦٨ في أكرا - لتوضيح وجهات النظر الإقليمية وتعزيز التعاون – وذلك من قبل عدد ١٤ عضواً - شركة إفريقية - مؤسساً.

وتعتبر الجمعية العمومية والتي تتكون من الرؤساء التنفيذيين لشركات الطيران الأعضاء أعلى هيئة لصنع السياسات في الافرا:

اللجنة التنفيذية:

تتكون اللجنة التنفيذية من عدد ٩ أعضاء يتم انتخابهم على أساس شبه إقليمي من بين الرؤساء التنفيذيين للشركات الافريقية الاعضاء في المنظمة ممن لهم حقوق التصويت وهم أعضاء في مجلس محافظي الاياتا.

تمارس اللجنة التنفيذية اختصاصاتها والتي تتمثل في ضمان الإشراف على شؤون المنظمة وصناديقها وممتلكاتها وصياغة وتحديد السياسات في إطار النظام الأساسي واللوائح والقرارات التي تعتمدها الجمعية العامة.

ومن اهم اهداف منظمة الافرا:

- تسهيل إنشاء أفضل ممارسات الصناعة في مجال السلامة والأمن.
- أن يكون مستودع البيانات وتحليله مع التركيز على القضايا الرئيسية في قطاع الطيران.
- لتوفير منصة لبناء الإجماع بين شركات النقل الأعضاء.

- تسهيل المشاريع المشتركة بين شركات الطيران الأعضاء بهدف خفض تكاليفها وزيادة إيراداتها.
- للمساهمة بنشاط في تنمية رأس المال البشري.
- للتفاعل مع الهيئات التنظيمية لدعم وحماية المصالح المشتركة لجميع شركات الطيران الأفريقية.
- لتوفير منتديات للأعضاء وشركاء الصناعة لتعزيز قاعدة معارفهم وتعزيز التعاون المتبادل.
- لتسهيل تطوير السياسات البيئية تمشيا مع أفضل ممارسات الصناعة.
- لتعكس الصورة الإيجابية لشركات الطيران الأفريقية حول العالم.

وقد لعبت منظمة الافرا منذ تاريخ انشائها دوراً هاماً في تطوير وتوضيح سياسات النقل الجوي في إفريقيا. ولتحقيق هذه الغاية، كانت في مقدمة المبادرات الرئيسية في مجال النقل الجوي في أفريقيا في توعية شركات الطيران الأفريقية باتخاذ إجراءات ملموسة للتعاون في مجالات التشغيل، والقانون التجاري، والتقني، وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات والتدريب كما كان لها دور مهم في توعية الحكومات الأفريقية ولجنة الطيران المدني الإفريقية وغيرها من المنظمات الإقليمية ودون الإقليمية بشأن الإجراءات الواجب اتخاذها لتطوير نظام نقل جوي فعالا لا فرا كان حافزاً لجميع القرارات الرئيسية لسياسة الطيران في القارة.

في اطار دورها كمنظمة تجارية فعالة، تضمن بشكل أن تظل شركات الطيران الأعضاء فيها على دوام الاطلاع بآخر التطورات والاتجاهات في هذا المجال وعلى الاخص فيما يتعلق بالامور التالية التي تحظى بكثير من الاهتمام:

- السلامة والأمن والقضايا الفنية والتشغيلية.

- تمويل شركات الطيران والاقتصاد وخفض التكاليف المهارات، التدريب الإداري وتنمية الموارد البشرية.
- القضايا البيئية.
- تقنية المعلومات والتجارة الإلكترونية.
- دراسة السوق والإحصاءات المتعلقة بالصناعة.
- التحرير والخصخصة والتعاون والتحالفات الاستراتيجية.

التطورات التنظيمية والجوية كما توفر منتدى تلتقي من خلاله شركات الطيران الأعضاء لتطوير وتوحيد النهج المشتركة للقضايا الرئيسية في صناعة الطيران ولتحقيق الأهداف المذكورة سابقاً شكلت لجان توجيهية للأغراض التالية:

- لجنة توجيه الوقود المشتركة.
- اللجنة التوجيهية للتدريب.

بالاضافة إلى تكوين فرق عمل مشتركة تسعى المنظمة من خلالها إلى امكانية ايجاد مشاريع ذات قيمة اقتصادية للأعضاء ومن هذه الفرق ما يلي:

- فريق عمل بشأن تنسيق شبكة الطريق.
- فريق عمل يهتم بضرائب ورسوم شركات الطيران.
- فرقة العمل البيئية.
- فرقة عمل التدقيق في IOSA .
- فرقة العمل MRO .

اسماء الشركات الافريقية وتاريخ انضمامها للمنظمة

اسم الشركة	الدولة	تاريخ الانضمام
الخطوط الجوية الافريقية	ليبيا	2002
الخطوط الجوية الجزائرية	الجزائر	1968
اير بوتسوانا	بوتسوانا	1991
طيران بوركينا	بوركينا فاسو	2002
طيران كوت ديفوار	كوت ديفوار	2002
طيران مدغشقر	مدغشقر	1975
طيران ملاوي	ملاوي	1968
اير مالي	مالي	1968
شركة طيران موريشيوس	موريشيوس	1985
طيران ناميبيا	ناميبيا	2000
طيران سيشل	سيشل	1993
طيران تنزانيا	تنزانيا	1977
طيران زيمبابوي	زيمبابوي	1981
Camair-Co	الكاميرون	2012
CEIBA IntercontinentalAirlines	غينيا الاستوائية	2011
ECAir	جمهورية الكونغو	2012
مصر للطيران	مصر	1968
الخطوط الجوية الإرتيرية	إريتريا	2011

الخطوط الجوية الإثيوبية	إثيوبيا	1968
الخطوط الجوية الكينية	كينيا	1977
لام موزامبيق الخطوط الجوية	موزمبيق	1976
الخطوط الجوية العربية الليبية	ليبيا	1968
النيل للطيران	مصر	2016
بريسيشن اير	تنزانيا	2006
الخطوط الملكية المغربية	المغرب	1977
الخطوط الجوية لجنوب أفريقيا	جنوب إفريقيا	1994
جنوب افريقيا اكسبرس	جنوب افريقيا	2003
الخطوط الجوية السودانية	السودان	1968
ستاربو الخطوط الجوية	غانا	2012
طيران أنغولا	أنغولا	1978
Toumaï Air	تشاد	2007
الخطوط التونسية	الخطوط التونسية	

الاتحاد العربي للنقل الجوي AACO

أسس هذا الاتحاد تنفيذاً لقرار مجلس جامعة الدول العربية الصادر في ١٩٦٥/٣/٢١والقاضي بإنشاء منظمة إقليمية لمؤسسات النقل الجوي العربية وقد وضع نظام الأساس في المؤتمر التأسيسي الذي عقد بالقاهرة بتاريخ ١٩٦٥/٨/٢٥ واختيرت مدينة بيروت بلبنان كمقر رسمي للاتحاد.. والاتحاد

العربي للنقل الجوي (AACO) مؤسسة إقليمية مستقلة غير سياسية تعنى بشؤون النقل الجوي التجاري ومؤسسات النقل الجوي العربية وتوثيق التعاون فيما بينها قصد تنمية النقل الجوي المنتظم بصورة واقتصادية وعلى الأخص في مجالات الصيانة والخدمات الأرضية والتدريب ودراسة نظم التعريفات وشروط النقل.. الخ .... وبتعاون الاتحاد مع المنظمات الدولية الأخرى العاملة في مجال النقل الجوي ... ويضم الاتحاد في عضويته عدد ٣٣ شركة طيران عربية حتى نهاية ٢٠١٨.

الشركات العربية الاعضاء في الاتحاد العربي للنقل الجوي حسب تاريخ انضمامها.

مسلسل	الشركة	تاريخ الانضمام للاتحاد العربي للنقل الجوي
١	طيران الشرق الأوسط	١٩٦٥
٢	الخطوط الجوية السورية	١٩٦٥
٣	الخطوط الجوية السودانية	١٩٦٥
٤	الخطوط الجوية اليمنية	١٩٦٥
٥	الخطوط الجوية السعودية	١٩٦٥
٦	الخطوط الملكية الاردنية	١٩٦٥
٧	الخطوط الجوية الكويتية	١٩٦٥
٨	مصر للطيران	١٩٦٥
٩	الخطوط الجوية العراقية	١٩٦٥
١٠	الخطوط الجوية العربية الليبية	١٩٧٠
١١	الخطوط الجوية الجزائرية	١٩٧١
١٢	طيران الخليج	١٩٧١
١٣	الخطوط الجوية التونسية	١٩٧٢

١٤	الخطوط الملكية المغربية	١٩٧٤
١٥	طيران الامارات	١٩٨٩
١٦	الخطوط القطرية	١٩٩٧
١٧	الطيران العماني	١٩٩٧
١٨	الخطوط الجوية الفلسطينية	١٩٩٩
١٩	الخطوط الجوية الافريقية	٢٠٠٢
٢٠	الاتحاد للطيران	٢٠٠٤
٢١	طيران الاردن	٢٠٠٤
٢٢	العربية للطيران	٢٠٠٤
٢٣	ايركارجو	٢٠٠٧
٢٤	الطيران الجديد	٢٠١١
٢٥	طيران ناس	٢٠١٢
٢٦	طيران التاسيلي	٢٠١٢
٢٧	فلاي دبي	٢٠١٤
٢٨	النيل للطيران	٢٠١٤
٢٩	الخطوط الموريتانية	٢٠١٥
٣٠	بدر للطيران	٢٠١٥
٣١	اكسبريس اير كارجو	٢٠١٧
٣٢	السعودية الخليجية	٢٠١٧
٣٣	فلاي ايجبت	٢٠١٧

الفصل الثالث

المعاهدات والاتفاقيات المتعلقة بالنقل الجوي

منذ بداية عصر الطيران بدا ضرورياً للمجتمع الدولي أهمية تنظيم الطيران المدني الدولي خصوصاً وقد ظهرت مخاطر الطيران أثناء العمليات العسكرية في الحرب العالمية الأولى... وقد تمت العديد من اللقاءات الدولية التي بدأت في العام ١٩١٩وانبثق عن هذه اللقاءات العديد من المعاهدات والاتفاقيات الدولية المنظمة للطيران المدني والنقل الجوي إجمالاً منها:

معاهدة باريس سنة ١٩١٩:

كانت هذه المعاهدة أول معاهدة دولية في مجال تنظيم الفضاء الجوي وتحديد الشروط والمتطلبات الخاصة بعبور الطائرات فوق اقليم الدول والتحليق في فضائها الجوي أو الهبوط في أراضيها وغيره من الامور ذات العلاقة وقد وقعت هذه المعاهدة في مدينة باريس بفرنسا في ١٣ أكتوبر ١٩١٩ وشاركت في وضعها ١٤ أربعة عشرة دولة ودخلت حيز التنفيذ اعتباراً من ١٩٢٢/٧/١ وقد اهتمت هذه المعاهدة بتأكيد سيادة الدول على فضائها الجوي وأقرت حرية المرور البرئ فوق أقاليم الدول أطراف المعاهدة وألزمت هذه الدول بتسهيل مرور الطائرات كما أباحت حرية المرور على أقاليم الدول غير الموقعة دون الهبوط فيها شريطة أن تلتزم الطائرة بإتباع التعليمات التي تصدرها الدولة المعنية في هذا الشأن كما نظمت جنسية الطائرة وشهادة صلاحيتها للطيران وأنشاءت لجنة دولية للملاحة الجوية تضم ممثلين عن الدول الموقعة على المعاهدة ولم تنظم إلى هذه المعاهدة كل من دول الاتحاد السوفياتي/ الصين/ الولايات المتحدة/ ألمانيا/ البرازيل، وتعتبر معاهدة باريس ذات فضل

كبير في تطور الاحكام المتعلقة بالطيران المدني والنقل الجوي بشكل عام الا أنه يؤخد عليها أنها لم تتجاوز حدود الدول الاوروبية.

معاهدة هافانا سنة ١٩٢٨:

وقعت معاهدة هافانا في ١٩٢٨/١/٢٠ من قبل إحدى وعشرين دولة بقيادة الولايات المتحدة الأمريكية التي سعت لإقامة تنظيم لشؤون الملاحة الجوية التجارية بين دول الأمريكتين بعد رفضها الانضمام والتوقيع على معاهدة باريس، ولم يصدق على معاهدة باريس سوى اثنتي عشر دولة وقد سميت (بان أمريكان) وتضمنت أحكاماً جديدة عن تلك الواردة في معاهدة باريس أهمها التزام الدول المصدقة على المعاهدة بإقامة مناطق مباحة للهبوط على إقليمها والإقلاع منه وهي المطارات وعقدت اتفاقيات ومعاهدات اقليمية أخرى في نفس المجال كان أهمها اتفاق بيونس ايروس عام ١٩٣٥ والمتعلق بتنظيم العبور بين دول أمريكا اللاتينية واتفاق بوخارست عام ١٩٣٦ الخاص بتنظيم الملاحة الجوية في دول البلقان.

اتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩ المعدلة ببروتوكول لاهاي

اهتمت اتفاقية وارسو بتوحيد الأحكام الخاصة بالنقل الجوي وقد تم توقيعها في مدينة وارسو في١٩٢٩/١٠/١٢ ودخلت حيز التنفيذ اعتباراً من ١٩٣٣/١٠/١٤(انضمت ليبيا إلى اتفاقية وارسو بتاريخ ١٩٦٥/٥/١٥ ودخلت حيز النفاذ بتاريخ ١٩٦٥/٥/١٤) وتعتبر اتفاقية وارسو عصب النقل الجوي وذلك لعدد من الاعتبارات أهمها:

١- لأنها تعالج أهم وأخطر استخدامات الطائرة وهو النقل الجوي.

٢- لأنها تضم أكبر عدد من الدول التي صادقت عليها.

وقد تعرضت اتفاقية وارسو لعديد من التعديلات أهمها بروتوكول لاهاي ١٩٥٥ اتفاقية جواداً لاخارا المكسيك ١٩٦١ بروتوكول جواتيمالا ١٩٧١.

تسري هذه الاتفاقية على كل نقل دولي للاشخاص أو الامتعة أو البضائع تقوم به طائرة مقابل كما تسري على النقل المجاني الذي تقوم به طائرة تقوم بتشغيلها مؤسسة نقل جوي دولية.

* فيما يتعلق بأغراض هذه الاتفاقية يعتبر "نقلاً دولياً" أي نقل تكون فيه نقطتا الاقلاع والوصول النهائي - وفقاً للعقد المبرم بين اطرافه - واقعتين أما في اقليمي طرفين متعاقدين ساميين وأما في اقليم طرف متعاقد سام واحد، إذا كانت هناك نقطة توقف متفق عليها في اقليم دولة أخرى حتى وإن لم تكن تلك الدولة طرفاً متعاقداً سامياً، وذلك سواء كان هناك توقف مؤقت في عملية النقل أو انتقال من طائرة لأخرى والنقل بين نقطتين داخل اقليم طرف متعاقد سام واحد بدون نقطة توقف متفق عليها داخل اقليم دولة اخرى لا يعتبر نقلاً دولياً فيما يتعلق بأغراض هذه الاتفاقية.

* النقل الذي يتولاه عدد من الناقلين الجويين المتتالين يعتبر فيما يتعلق بأغراض هذه الاتفاقية نقلاً واحداً غير متجزىء إذا ما اعتبره الاطراف عملية واحدة وذلك سواء أكان الاتفاق بشأنه قد ابرم في صورة عقد واحد أو سلسلة من العقود ولا يفقد صفته الدولية لمجرد أن تنفيذ أحد العقود أو سلسلة منها يتم بالكامل داخل اقليم نفس الدولة.

سريان هذه الاتفاقية:

١- تسري هذه الاتفاقية على النقل الذي تقوم به الدولة أو المؤسسات القانونية المنشاة وفقاً للقانون العام وذلك بشرط أن تتوافر فيه الشروط المنصوص عليها في المادة الاولى.

٢-عند نقل المواد البريدية يكون الناقل مسؤولاً فقط في مواجهة ادارة البريد المعنية طبقاً للقواعد التي تنطبق في العلاقات بين الناقلين وادارات البريد.

٣-فيما عدا ما ورد في الفقرة ٢ من هذه المادة لا تسري أحكام هذه الاتفاقية على نقل المواد البريدية.

تذكرة السفر:

في حالة نقل الركاب يجب تسليم تذكرة سفر تتضمن البيانات الآتية:

١- بيان نقطتي الاقلاع والوصول النهائي.

٢- بيان واحدة على الاقل من نقاط التوقف وذلك إذا وقعت نقطتا الاقلاع والوصول النهائي في اقليم طرف متعاقد سام واحد وكانت هناك نقطة توقف أو أكثر متفق عليها في اقليم دولة أخرى.

٣- تنبيه يفيد بأنه إذا كانت رحلة الراكب تتضمن مقصداً نهائياً أو نقطة توقف في بلد غير بلد الرحيل فمن الجائز تطبيق اتفاقية وارسو وإن الاتفاقية تحكم وفي معظم الحالات تحدد مسؤولية الناقلين عن الوفاة أو الاصابة البدنية وعن ضياع أو تلف الامتعة.

٤- تكون لتذكرة السفر حجيتها من حيث انعقاد النقل وشروطه ما لم يثبت عكس ذلك ولا يؤثر على وجود عقد النقل أو على صحته عدم وجود تذكرة السفر أو عدم صحتها أو ضياعها بل يظل العقد بالرغم من ذلك خاضعاً لأحكام هذه الاتفاقية ومع ذلك إذا قبل الناقل راكباً لم تسلم إليه تذكرة سفر أو إذا لم تشتمل التذكرة على التنبيه المنصوص عليه في الفقرة (١-ج) من هذه المادة فلا يحق للناقل الاستفادة من احكام المادة (٢٢).

بطاقة الامتعة:

٥- في حالة نقل الامتعة المسجلة يجب تسليم بطاقة أمتعة تتضمن البيانات الاتية وذلك ما لم تكن مقترنة بتذكرة سفر مطابقة لنصوص الفقرة الاولى من المادة الثالثة أو مضمنة فيها:

أ. بيان نقطتي الرحيل والمقصد النهائي.

ب. بيان واحدة على الاقل من نقاط التوقف وذلك إذا وقعت نقطتا الرحيل والمقصد النهائي في اقليم طرف متعاقد سام واحد وكانت هناك نقطة توقف أو أكثر متفق عليها في اقليم دولة أخرى.

ج. تنبيه يفيد بأنه إذا كان النقل يتضمن مقصداً نهائياً أو نقطة توقف في بلد غير بلد الرحيل فمن الجائز تطبيق اتفاقية وارسو وإن الاتفاقية تحكم وفي معظم الحالات تحدد مسؤولية الناقلين عن ضياع أو تلف الامتعة.

٢. تكون لبطاقة الامتعة حجيتها من حيث تسجيل الامتعة وشروط عقد النقل ما لم يثبت عكس ذلك ولا يؤثر على وجود عقد النقل أو على صحته عدم وجود بطاقة الامتعة أو عدم صحتها أو ضياعها بل يظل العقد بالرغم من ذلك خاضعاً لاحكام هذه الاتفاقية ومع ذلك إذا قبل الناقل أمتعة بدون تسليم بطاقة أمتعة أو إذا لم تشتمل بطاقة الامتعة على التنبيه المنصوص عليه في الفقرة (١-ج (من هذه المادة في حالة ما إذا لم تكن مقترنة بتذكرة سفر مطابقة لنصوص الفقرة الاولى من المادة الثالثة أو مضمنة فيها فلا يحق للناقل الاستفادة من احكام الفقرة الثانية من المادة (٢٢).

مستند الشحن الجوي:

القسم الثالث مستندات البضائع.

١. فيما يتعلق بنقل البضائع يجب اصدار مستند نقل جوي.

٢. يجوز بموافقة المرسل الاستعاضة عن اصدار مستند النقل الجوي بأية وسيلة أخرى تسجل بها البيانات الخاصة بالنقل المطلوب القيام به وفي حالة استخدام مثل هذه الوسائل الأخرى يجب على الناقل أن يسلم المرسل بناء على طلبه ايصالاً بتسلم البضاعة يكفل التعرف على الارسالية والاطلاع على المعلومات المسجلة بتلك الوسائل الأخرى.

٣. لا يحق للناقل أن يرفض قبول البضائع للنقل بحجة أنه يتعذر في نقاط المرور ونقطة المقصد النهائي استخدام الوسائل الاخرى المشار إليها في الفقرة ٢ من هذه المادة والتي تتيح تسجيل البيانات الخاصة بالنقل.

اتفاقية روما لعام ١٩٣٣:

الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي للطائرات نتيجة لأن تطبيق القواعد العامة في الحجز التحفظي على الطائرات من شأنه اعاقة حركة الطيران وازدهارها، وقد يترتب عليها تعطيل استغلال الطائرات ومن ثم إعاقة حركة الملاحة الجوية، لذلك قد تفطنت الهيئات والمنظمات الدولية المعنية بشؤون الملاحة الجوية، وعكفت نتيجة لذلك على دراسة الحجز التحفظي على الطائرات بغية الوصول إلى وضع قواعد دولية تنظم هذا الموضوع دون عرقلة حركة الطيران وقد كان ذلك بعقد اتفاقية دولية أطلق عليها الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي على الطائرات والموقعة بروما في ٢٩ مايو عام ١٩٣٣.

اتفاقية بروكسل سنة ١٩٣٨

وهي الاتفاقية المتعلقة بمساعدة وانقاذ الطائرات في حالة تعرضها للخطر والهلاك وقد وقعت بمدينة بروكسل عاصمة بلجيكا بتاريخ ٢٤ سبتمبر عام ١٩٣٨.

اتفاقية جنيف سنة ١٩٤٨:

وهي الاتفاقية المتعلقة بالاعتراف الدولي بالحقوق التي ترد على الطائرات وقد تم التوقيع التعرض لهذا الموضوع في مؤتمر شيكاغو للطيران المدني المنعقد عام ١٩٤٤م واوصى المؤتمر المشار إليه بضرورة انشاء اتفاقية دولية خاصة بهذه الحقوق كما اثير الموضوع أيضاً في الاجتماع الاول للجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي في العام ١٩٤٦م وفي المؤتمر الدولي للقانون الخاص الذي انعقد بمدينة جنيف في العام ١٩٤٨م حيث تمت الموافقة في هذا المؤتمر على المشروع وتم اصداره في شكل اتفاقية دولية باسم (الاتفاقية الخاصة بالاعتراف الدولي بالحقوق التي ترد على الطائرات) وتم التوقيع على الاتفاقية بمدينة جنيف بتاريخ ١٩٤٨/٦/١٩م ودخلت حيز النفاد بتاريخ ١٩٥٣/٩/١٧ وانضمت ليبيا لهذه الاتفاقية في ٥ مارس عام ١٩٧٣ وأصبحت واجبة النفاذ اعتباراً من ٤ يونيو عام ١٩٧٤م.

اتفاقية روما سنة ١٩٥٢:

وهي الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية عن الأضرار التي تلحقها الطائرات بالغير على السطح وقد وضعت هذه الاتفاقية عندما دعت الحاجة إلى ضرورة وضع قواعد دولية تحكم المسؤولية الناشئة عن الاضرار التي تلحقها الطائرات بالغير على سطح الارض وذلك بغية القضاء على تباين واختلاف التشريعات الوطنية المتعلقة بهذا الموضوع وما يترتب على ذلك من ضرر باستغلال النقل الجوي وقد تم اقرار مشروع الاتفاقية في المؤتمر الدولي الخاص الذي انعقد بمدينة روما الايطالية في التاسع من سبتمبر من العام ١٩٥٢م واقر المؤتمر المشروع واصدره في شكل اتفاقية دولية تعرف باسم (الاتفاقية الخاصة بالأضرار التي تلحقها الطائرات الاجنبية بالغير على السطح) وقد تم التوقيع على الاتفاقية

في روما بتاريخ ٧ اكتوبر عام ١٩٥٢ ودخلت حيز التنفيذ بتاريخ ١٩٥٨/٢/٤ ووقعت ليبيا هذه الاتفاقية بالاحرف الاولى بتاريخ ١١ اغسطس ١٩٥٤م.

معاهدة طوكيو سنة ١٩٦٣:

وهي الاتفاقية المتعلقة بالجرائم والافعال الاخرى التي ترتكب على متن الطائرات وقد نشأت الحاجة إلى هذه الاتفاقية في ظل الازدهار الذي شهدته صناعة الطائرات واتساع مجال الطيران المدني الولي وتشعب وتشابك المشاكل الناجمة عن هذا التطور على النحو الذي لم تتمكن معه التشريعات الوطنية للدول المتعاقدة من استيعابها واحتوائها وتسنى الامر لمنظمة الطيران المدني الدولي من عقد عدة اجتماعات بغية وضع مشروع اتفاقية دولية تهتم بهذا الامر وقد تم عرض الموضوع على المؤتمر الدولي الذي انعقد في مدينة طوكيو باليابان بتاريخ ١٩٦٣/٨/٢٠ ووافق المؤتمر على المشروع بتاريخ ١٩٦٣/٩/١٤م وتم اصداره في شكل اتفاقية دولية عرفت باسم (وهي الاتفاقية الخاصة بالجرائم والافعال الاخرى التي ترتكب على متن الطائرات).

ويمثل موضوع الجرائم والتصرفات والافعال غير المشروعة التي تقع على متن الطائرات وهي في حالة الطيران امراً هاماً وخطيراً يهدد أمن وسلامة الطيران المدني والنقل الجوي ونتيجة لهذه الاهمية والخطورة جاء التوقيع على معاهدة طوكيو التي أهتمت بالقانون الواجب التطبيق على الجرائم والتصرفات والأفعال الأخرى غير المشروعة التي تقع على متن الطائرة وهي في حالة الطيران وتضمنت المعاهدة سبعة فصول هي:- نطاق تطبيق المعاهدة، تحديد الافعال التي تعتبر جرائم تهدد أمن وسلامة الطائرة، اختصاص الدول التي تمس مصالحها هذه الجرائم، سلطات قائد الطائرة إلى جانب الفصول الخاصة بالتزامات الدول الموقعة على المعاهدة والاحكام العامة والبروتوكولية المتعلقة

بوقت العمل بهذه الاتفاقية وأخيراً الفصل المتعلق بالتصديق والانضمام لهذه المعاهدة وقد انضمت ليبيا لهذه الاتفاقية في ٤ اكتوبر ١٩٧٨م واصبحت واجبة النفاذ بتاريخ ٣ نوفمبر ١٩٧٨ م مع تحفظ ليبيا على عدم الاعتراف بإسرائيل.

معاهدة لاهاي سنة ١٩٧٠:

تمت خلال سنوات الستينيات من القرن الماضي العديد من عمليات خطف الطائرات والاستيلاء عليها بالقوة وتغيير خط سيرها إلى مطارات اخرى غير المطارات المقصودة الامر الذي استدعى أن يقوم المجلس التنفيذي للمنظمة الدولية للطيران المدني ألايكاو- بناءاً على التوصية الصادرة من الجمعية العمومية للمنظمة المنعقدة في بيونس أيروس في العام ١٩٦٨- بإحالة الموضوع إلى اللجنة القانونية لدراسته واقتراح التوصيات اللازمة بشأنه وبناءاً على ذلك تم في العام ١٩٦٩ تشكيل لجنة خاصة لدراسة موضوع خطف الطائرات إلى جانب اللجنة الفرعية المنبثقة عن اللجنة القانونية لخبراء الطيران وتم التوصل إلى ضرورة وجود اتفاق دولي يضع حد لظاهرة خطف الطائرات، يضم أكبر عدد من الدول كما أصدرت الجمعية العمومية للامم المتحدة قرارا في ١٩٦٩/١٢/١٢ ناشدت فيه الدول الأعضاء بالامم المتحدة معاقبة مرتكبي جرائم خطف الطائرات وأنعقد لهذا الغرض المؤتمر الدولي للقانون الجوي في مدينة لاهاي في هولندا خلال الفترة من ١-١٦ ديسمبر عام ١٩٧٠ حيث تم التوصل من قبل الدول المشاركة في المؤتمر إلى اقرار معاهدة لاهاي بشأن قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات والتوقيع عليها في أخر يوم من أيام المؤتمر وهو ١٩٧٠/١٢/١٦ وقد صادقت ليبيا على هذه الاتفاقية بتاريخ ٤ اكتوبر عام ١٩٧٨ واصبحت واجبة النفاذ اعتباراً من ٣ نوفمبر ١٩٧٨.

اتفاقية مونتريال سنة ١٩٧١:

هي الاتفاقية المعاهدة المتعلقة بالجرائم والعقوبات على متن الطائرة وهي في حالة طيران المعروفة أيضاً باسم اتفاقية طوكيو وهي معاهدة دولية ابرمت في طوكيو عاصمة اليابان في ١٤ سبتمبر عام ١٩٦٣ ودخلت حيز التنفيذ في ٤ ديسمبر عام ١٩٦٩ كما صدقت عليها حتى عام ٢٠١٥ ١٨٦ دولة.

الاتفاقية تطبق على الجرائم ضد قانون العقوبات وإلى أي أعمال تهدد سلامة الأشخاص أو الممتلكات على متن طائرة مدنية اثناء الطيران وتعمل في الملاحة الجوية الدولية.

تعترف هذه الاتفاقية - وللمرة الأولى في تاريخ القانون الطيران الدولي - ببعض الصلاحيات والحصانات لقائد الطائرة الذي يعمل على الرحلات الدولية لكبح جماح أي شخص - يتوفر لديه سبب معقول للاعتقاد بارتكاب أو على وشك ارتكاب جريمة من الجرائم التي تعرض سلامة الأشخاص أو الممتلكات على متن الطائرة أو الذي يهدد حسن النظام والانضباط على متن الطائرة وهي في حالة طيران.

صادقت ليبيا على هذه الاتفاقية بتاريخ ١٩فبراير عام ١٩٧٤ وأصبحت واجبة النفاذ اعتباراً من ٢١ مارس ١٩٧٤.

معاهدة شيكاغو سنة ١٩٤٤:

بدأ واضحاً لجميع دول العالم من خلال أحداث الحرب العالمية الثانية أهمية الطيران وخطورته في زمني الحرب والسلم لهذا بدأت أهمية السعي لتنظيم الطيران المدني.. وبناء عليه تمت الدعوة لحضور مؤتمر في مدينة شيكاغو خلال شهري نوفمبر وديسمبر ١٩٤٤ وتمخضت عن هذا المؤتمر ما يعرف اليوم (بمعاهدة شيكاغو ١٩٤٤) والمتعلقة بتنظيم الطيران المدني الدولي

وقد شملت معاهدة شيكاغو التي دخلت حيز التنفيذ اعتباراً من ابريل ١٩٤٧ على أربعة أجزاء هي:

- الجزء الأول: والمتعلق بأحكام سيادة الدولة على فضائها الجوي والطيران فوق أقاليم دول المعاهدة وجنسية الطائرة والشروط الواجب توافرها لصلاحية الطائرة للطيران.

- الجزء الثاني: المتعلق بتنظيم (منظمة الطيران المدني الدولي) (ICAO).

- الجزء الثالث: المتعلق بالأحكام الخاصة بالمطارات وجغرافية الطيران.

- الجزء الرابع: والمتعلق بالأحكام العامة وأحكام الإخلال بالمعاهدة وفض الخلاف بين الدول الموقعة على المعاهدة عن طريق التحكيم ووسائل أخرى وهناك عدد ثمانية عشر ملحقاً فنياً لمعاهدة شيكاغو تغطي كافة المسائل المتعلقة بالطيران.. وتضم قواعد تنظيمية هدفها التوجيه، ووسائل عملية هدفها الاسترشاد بها.. وقد انضمت ليبيا إلى معاهدة شيكاغو في ١٩٥٣/٢/٢٣ وأصبحت واجبة النفاذ بتاريخ ٢٨ فبراير عام ١٩٥٣، ولأهمية هذه المعاهدة فإنه لابد من الإشارة إلى ديباجة هذه المعاهدة التي نصت على «لما كان تطور الطيران المدني الدولي مستقبلاً يمكن أن يساعد كثيراً على إيجاد وإبقاء الصداقة والتفاهم بين أمم العالم وشعوبه بينما يمكن لإساءة استخدامه خطراً على الأمن العام ولما كان من المرغوب تجنب الخلافات بين الأمم والشعوب، والنهوض فيما بينها بالتعاون الذي يعتمد عليه سلام العالم، ولما كانت الحكومات الموقعة أدناه وقد اتفقت على مبادئ وترتيبات معينة تضمن للطيران المدني الدولي التطور على نحو أمن ومنظم وتحقق إنشاء خطوط منتظمة للنقل الجوي على أساس تكافؤ الفرص واستثمارها بطريقة اقتصادية وسليمة».

ملاحق اتفاقية شيكاغو:

الملحق 1 إجازات الطاقم الجوي (PERSONNEL LICENSING):

يهتم الملحق الأول لاتفاقية شيكاغو بالقواعد الأساسية والتوصيات التي تصدر بشأن إجازات الطاقم الجوي (طيارين ومهندسين وملاحين جويين) ومراقبي الحركة الجوية وفني الاتصالات والصيانة والمرحلين الجويين وأعضاء الضيافة الجوية وينطلق هذا الاهتمام من كون أن أهمية العناصر البشرية العاملة في مجال صناعة النقل الجوي سواء كانت في الجو أو في الأرض تجعل انعدام إمكانية الاستغناء عنهم وبالتالي فإن الاهتمام بكفاءة هذه العناصر ورفع مهاراتها عن طريق التدريب والتأهيل هو الضمانة الأساسية لقيام عمليات جوية تتسم بالكفاءة والأمان والسلامة وحيث أن العناصر البشرية هي أهم حلقات سلسلة عمليات تشغيل الطائرات وهي الحلقة المرنة والأكثر قابلية للتغير وبالنظر إلى أن عمليات الطيران بشكل عام تتسم هذه الأيام بالتعددية والتعقيد على النحو الذي أصبح من اللازم وقايتها من احتمالات التعرض للتوقف الكامل - مهما كان ذلك مستبعداً – إما نتيجة لخطاء بشري أو نتيجة لعطل قد يصيب أحد مكونات منظومة الطيران فإن الأمر يفرض ضرورة تدريبها (العناصر البشرية) تدريباً مناسباً لإمكانية التقليل من الخطاء البشري إلى أقصى حد ممكن وجعلها عناصر قادرة وماهرة وذات كفاءة عالية بما يؤدي إلى زيادة الثقة في الطيران بين مستعملي النقل الجوي ويؤكد قيام علاقات بين الدول المختلفة تؤدي إلى الاعتراف بالمؤهلات والإجازات التي تحصل عليها وقبولها على المستوى الدولي.

إلى جانب ذلك يصف هذا الملحق والأدلة المرجعية التي تصدر عن المنظمة الدولية للطيران المدني في مجال التدريب، المهارات الأزمة للوصول

إلى تحقيق الكفاءة في الأعمال المختلفة لعمليات الطيران، وتعتبر القواعد الطبية القياسية الواردة في الملحق الأول والمتعلقة بضرورة إجراء الفحوص الطبية الدورية للعاملين في النقل الجوي بمثابة الإنذار المبكر لبعض الحالات الطبية المحتملة التي قد تؤدي إلى حدوث عجز وهي بهذا تساهم في المحافظة على الصحة العامة للعناصر البشرية من أعضاء الأطقم الجوية والمراقبين الجويين، والإجازات الممنوحة هي الترخيص بممارسة نشاطات معينة تكون محظورة بدون هذا الترخيص وذلك نتيجة للعواقب الخطيرة جداً التي قد تنتج عن عدم تأدية هذه النشاطات على النحو المناسب ولا تمنح الإجازات (التراخيص للطيران) إلا بعد استيفاء شروط محددة تتوافق مع درجة التعقيد للمهمة المطلوب أداؤها ويعتبر الفحص الطبي المطلوب للإجازة اختباراً منتظما للياقة والأداء بما يضمن المراقبة المستقلة وعلى هذا فإن التدريب والتأهيل والإجازة (الترخيص) جميعها لها أهمية خاصة للوصول إلى تحقيق الكفاءة الشاملة لعمليات الطيران وهو ما تم الاهتمام به في الملحق الأول ولا يقف الأمر عند هذا الحد بل أن من بين الواجبات الهامة للايكاو هو أن تظل القواعد القياسية لإصدار الإجازات (التراخيص) متوافقة مع الممارسات القائمة والمستجدات والتطورات المحتملة في المستقبل وفي هذا الإطار يتم تعديل الملحق الأول بشكل منتظم وفقاً لمقتضيات البيئة المحيطة والتغيير المطلوب.

الملحق ٢ قواعد الملاحة الجوية (RULES OF THE AIR):

حرصاً على أن يكون النقل الجوي أمناً ومتسماً بالكفاءة الأزمة فقد وضعت منظمة الطيران المدني الدولي مجموعة من القواعد العامة وقواعد للطيران البصري والآلي - المتفق عليها دولياً - ضمنتها الملحق الثاني المتعلق بقواعد الجو وتطبق هذه القواعد - بدون استثناء – فوق أقاليم الدول (طالما لا تتعارض مع التنظيمات المحلية لهذه الدول) وفوق أعالي البحار ويكون قائد الطائرة مسؤولاً عن الالتزام بهذه القواعد بحيث يتم تشغيل الطائرة طبقاً

للقواعد الموضوعة سواء كانت قواعد عامة أو قواعد للطيران البصري أو للطيران الآلي وتقوم معظم طائرات الخطوط الجوية بتطبيق قواعد الطيران الآلي حيت تزود بخدمات مراقبة الحركة الجوية وخدمات استشارية للحركة الجوية أو بخدمات معلومات الطيران وفقا لنوع الفضاء الجوي المعني وبغض النظر عن الأحوال الجوية وحتى يمكن تشغيل الطائرة طبقاً لقواعد الطيران الآلي يتطلب الأمر أن تكون الطائرة مزودة بالأجهزة المناسبة والمعدات الملاحية التي تتوافق مع الطريق الجوي الذي ستسلكه أثناء الطيران، ويجب أن يتم إيداع خطة الطيران (flight plane) لدي وحدات خدمة الحركة الجوية لجميع الرحلات الجوية التي تعبر الحدود الدولية والرحلات التجارية الأخرى وتتضمن خطة الطيران المعلومات المتعلقة بالطائرة من حيت جنسيتها، حروف تسجيلها، وعلامة النداء ومعداتها، ونقطة وموعد الإقلاع والطريق الجوي الذي ستسلكه أثناء طيرانها، والارتفاع الذي ستطير عليه ونقطة والموعد المقدر للوصول والمطار البديل الذي يمكن استعماله في حالة عدم التمكن من الهبوط في المطار المقصود ويجب أن يوضح في خطة الطيران ما إذا كانت الرحلة تتم وفقاً لقواعد الطيران البصري أم الطيران الآلي وفي جميع الأحوال فإن الالتزام بتطبيق القواعد العامة وقواعد الطيران البصري والطيران الآلي من شأنه إكساب النقل الجوي الأمان والكفاءة اللازمين.

الملحق ٣ خدمة الأرصاد الجوية (METEOROLOGICAL SERVICES):

حتى يتمكن الطيارون من القيام بالرحلات الجوية فإنهم يحتاجون إلى معلومات عن الأحوال الجوية طيلة مدة الرحلة التي سيقومون بها وعبر الطريق الجوي الذي ستسلكه الطائرة وفي المطارات المقصودة ويتم الحصول على هذه المعلومات عن طريق خدمة الأرصاد الجوية التي تضمنها الملحق الثالث باتفاقية الطيران المدني الدولي وتهدف خدمة الأرصاد الجوية إلى المساهمة في

سلامة العمليات الجوية وضمان كفاءتها وانتظامها على النحو الذي يؤدي إلي زيادة الثقة في النقل الجوي من قبل المستخدمين له ويتم تقديم خدمة الأرصاد الجوية اللازمة - من خلال الاتصال الوثيق مع مقدمي معلومات الأرصاد الجوية - إلى جميع المنتفعين من المشغلين الجويين وأعضاء الطاقم الجوي (أطقم القيادة) ووحدات خدمة الحركة الجوية وإدارات المطارات ووحدات البحث والانقاذ والهيئات الأخرى المعنية بالطيران، وتوجد في المطارات الدولية مكاتب خاصة للأرصاد الجوية تقدم المعلومات اللازمة لوحدات خدمة الحركة الجوية ووحدات البحث والإنقاذ وذلك من خلال ما توفره الدول المعنية من التسهيلات المناسبة للاتصالات التي تمكن مكاتب الأرصاد الجوية من تقديم الخدمات المطلوبة في الأوقات المحددة ويجب أن تكون الاتصالات بين مكاتب الأرصاد الجوية وأبراج المراقبة ومكاتب مراقبة الاقتراب قوية بالقدر الذي يمكنها من الاتصال بالنقاط المطلوبة خلال ١٥ ثانية، ويحتاج المشغلون الجويون والمعنيون بالطيران إلى التنبؤات والتقارير في مطارات الوصول تشمل أحوال الريح على السطح والرؤية ومدى الرؤية علي المهبط والأحوال الحلية للطقس والسحب ودرجة الحرارة الضغط الجوي ودرجة الندي وذلك حتى يتمكنوا من أداء مهامهم على الوجه المطلوب وتصدر هذه التنبؤات والتقارير عادة كل نصف ساعة أو كل ساعة كما أن هناك تقارير خاصة تصدر كلما كان هناك تغير في العوامل يتجاوز الحدود الموضوعة مسبقا لأهمية التشغيل وإلى الجوانب المتعددة لخدمات الأرصاد الجوية والتي تهدف إلى أمان وسلامة الطيران فإن الايكاو قد أبدت اهتماماً خاصاً فيما يتعلق بتنبؤات الطريق التي تحتاج منها الرحلات الجوية إلى معلومات مسبقة ودقيقة عن الأرصاد الجوية حتى تتمكن من تحديد المسارات التي يمكن أن تستغل فيها الرياح المواتية بما يحقق وفر في الوقود وقد زادت أهمية الموضوع نتيجة

لارتفاع أسعار الوقود العالمية وفي هذا الصدد قامت الايكاو بتنفيذ ما يسمى «النظام العالمي لتنبؤات المنطقة» والذي يهدف إلى تزويد الدول والمنتفعين في مجال الطيران بتنبؤات قياسية وعالية الجودة متعلقة بالرياح ودرجات الحرارة والرطوبة في طبقات الجو العليا والظواهر الجوية الخطيرة وتتم هذه التنبؤات عن طريق مركزين عالميين لتنبؤات المنطقة يستخدمان احدث أجهزة الحاسب الآلي وتقنية الاتصالات عن طريق الأقمار الصناعية في إعداد تنبؤات عالمية في شكل رقمي يتم توزيعها على الدول والمنتفعين المعنيين بشكل مباشر، ونتيجة لوقوع بعض الحوادث الجوية بسبب دخول بعض الطائرات في سحب بركانية أثناء ثورة بعض البراكين في بعض مناطق العالم، أنشاءت منظمة الايكاو نظاماً متقدماً لمراقبة البراكين على الطرق الجوية الدولية وذلك بمساعدة منظمات دولية أخرى مختصة.

الملحق ٤خرائط الطيران (AERONAUTICAL CHARTS):

يتضمن الملحق الرابع لاتفاقية الطيران المدني الدولي القواعد القياسية والتوصيات والملاحظات التي تلزم الدول المتعاقدة بتوفير بعض أنواع الخرائط اللازمة للطيران المدني وهي خرائط مختلفة عن تلك الخرائط التي يتم استعمالها للتنقل على سطح الأرض حيث أن عالم الطيران بحكم طبيعته لا يخضع للحدود الجغرافية والحدود السياسية المتعارف عليها على السطح فالخرائط التي يتم استعمالها في الطيران المدني يجب أن يتوفر فيها مصدر حالي وشامل للمعلومات الملاحية وأن تكون وسيلة مريحة لتقديم هذه المعلومات بشكل مكثف ومنسق يمكن التحكم فيه على النحو الذي يؤمن الأداء الأمن للعمليات الجوية في كل الأوقات وخرائط الطيران لتوفر معلومات ذات بعدين فقط بل تصور في كثير من الأحيان نظماً ثلاثية الأبعاد لخدمات

الملاحة الجوية لذا فإن استخدام خرائط للطيران معدة طبقاً للقواعد القياسية والتوصيات والملاحظات التفسيرية المحددة من الايكاو من شأنه تسهيل الحركة الجوية وانسيابها بالكفاءة والسلامة اللازمتين وتعمل منظمة الطيران المدني الدولي الايكاو على مواكبة المستجدات التي تطرأ في صناعة الطيران وتقوم في هذا الصدد بإجراء التعديلات اللازمة على القواعد القياسية والمعايير بما يضمن استيعاب ما يستجد والمثال على ذلك التطورات الأخيرة المرتبطة بما يسمى "بتكنولوجيا قمره القيادة الزجاجية " وتوافر وتبادل معلومات الطيران العالية الدقة في تحديد الموقع المستمر التي أدت إلى إيجاد بيئة مناسبة تماماً للتطوير السريع لخرائط الالكترونية عملية تعرض في قمره القيادة الزجاجية وتقوم الخرائط الالكترونية بأداء وظائف تتجاوز وظائف الخرائط الورقية بمراحل أكثر تقدماً ويمكن أن تتيح هذه الخرائط ميزات هامة جديدة مثل التحديد المستمر لموقع الطائرة وتغيير طريقة العرض للخريطة بحيث يمكن أن يتوقف العرض على كل مرحلة من مراحل الرحلة الجوية ويحتوي الملحق الرابع في الجزء العشرين منه المتطلبات الأساسية التي تهدف إلى التوحيد القياسي لطرق عرض الخرائط الالكترونية .

الملحق ٥ وحدات القياس المستخدمة في العمليات الجوية والارضية

(UNITS OF MEASSUREMENT TO BE USED IN AIR AND GROUND OPERATIONS)

أدركت دول منظمة الطيران المدني الدولي الايكاو أهمية إيجاد نظام دولي مشترك للقياس وذلك في مؤتمر الطيران المدني الذي عقد في شيكاغو عام ١٩٤٤وقد اعتمد قراراً يطلب من الدول المتعاقدة أن تستعمل النظام المتري كنظام قياسي رئيسي وتم إصدار الطبعة الأولى من الملحق الخامس في عام ١٩٤٨ بناءاً على القرار المذكور ويتضمن هذا الملحق جدول لوحدات القياس

المعتمدة التي تقوم على النظام المتري واقتصر الملحق في البداية على وحدات القياس المستعملة للاتصالات بين الطائرات والمحطات الأرضية وأجريت عدة تعديلات على الملحق الخامس إلى أن اعتمد التعديل رقم ١٣ في عام ١٩٧٩ الذي وسع دور الايكاو في توحيد وحدات القياس بما يغطي جميع جوانب العمليات الجوية والأرضية دون الاقتصار على الاتصالات جو- أرض وعليه تم إدخال النظام الدولي المعروف بالرمز SI باعتباره النظام القياسي الأساسي الذي يجب استعماله في الطيران المدني وأقر التعديل المشار إليه إلى جانب النظام الدولي لوحدات القياس عدداً أخر من الوحدات التي لا تتبع هذا النظام ويمكن استعمالها بصفة دائمة في مجال الطيران المدني جنباً إلى جنب مع وحدات النظام الدولي ومن بين هذه الوحدات اللتر ودرجة الحرارة سلسيوس ودرجة قياس الزوايا المستوية وغيرها من الوحدات التي لها مكانة خاصة في مجال الطيران المدني وتجدر المحافظة عليها ولو بشكل مؤقت ومن أمثال هذه الوحدات الميل البحري والعقدة والقدم والتي يتم استخدامها عند قياس الارتفاع على مستوى سطح البحر أو المنسوب أو العلو فقط.

الملحق 6 تشغيل الطائرات (OPERATION OF AIRCRAFT):

اعتمد مجلس الايكاو – لأول مرة – في العام ١٩٤٨القواعد القياسية الأساسية والتوصيات المتعلقة بتشغيل الطائرات المستخدمة في النقل الجوي التجاري الدولي وأكد على ضرورة التزام الطائرات المستخدمة بهذه القواعد لتحقيق أعلى المستويات الممكنة من الأمان والسلامة والكفاءة للطيران المدني الدولي واستخدمت هذه القواعد والتوصيات كجزء أول للملحق السادس الذي أجريت عليه العديد من التعديلات والتحويرات حتى العام ١٩٩٠ ويهدف هذا الملحق إلى المساهمة الفعالة في سلامة الملاحة الجوية الدولية عن طريق

إعداد واعتماد معايير لسلامة الرحلات الجوية إلى جانب المساهمة في الرفع من كفاءة وانتظام الملاحة الجوية الدولية عن طريق تشجيع الدول المتعاقدة على تسهيل عبور الطائرات التجارية - التابعة للدول المتعاقدة الأخرى التي تلتزم بهذه المعايير - فوق أراضيها ولا يحول وجود القواعد القياسية والمعايير الصادرة عن الايكاو دون قيام الدول المتعاقدة بوضع قواعد ومعايير وطنية أشد صرامة من تلك الواردة في الملحق السادس لجميع مراحل العمليات الجوية للطائرات وفي جميع الأحوال فإن الالتزام بالحد الأدنى من القواعد القياسية يجعل كلا من الطيران التجاري والطيران العام قادرين على الاستمرار دون التقليل من العنصر الأهم في الطيران ألا وهو عنصر الأمان الذي يجب توفره في كل الأحوال، وتغطي القواعد القياسية والمعايير المقبولة من جميع الدول المتعاقدة مجالات مختلفة في الطيران المدني مثل عمليات الطائرات، معدات الملاحة الجوية، معدات الاتصالات، الصيانة، وثائق الرحلة، مسؤوليات الطاقم، أمن الطائرة، وبالنظر إلى أن العامل البشري هو عنصر أساسي للقيام بعمليات الطيران بالكفاءة والسلامة المطلوبتين فقد أوضح الملحق السادس بشكل لا غبار عليه مسؤوليات الدول المتعلقة بالإشراف على الناقلين الجويين التابعين لها وعلى الأخص فيما يتعلق بأطقم القيادة من حيث وضع طريقة الإشراف المناسبة على عمليات الطيران - بما يضمن سلامتها - وضرورة إعداد دليل مرجعي لتشغيل كل نوع من الطائرات التي يقومون بتشغيلها، ويلقي الملحق السادس العبء على المشغلين الجويين من حيث التأكد من أن جميع العاملين في مجال التشغيل على دراية كاملة بالواجبات والمسؤوليات الملقاة على عاتقهم وبعلاقة هذه الواجبات والمسؤوليات بتشغيل شركة النقل الجوي بشكل عام، يضع الملحق السادس على عاتق قائد الطائرة المسؤولية النهائية للتأكد من أن إجراءات الاستعداد للرحلة كاملة ومطابقة لجميع القواعد

القياسية والمعايير والشروط المطلوبة للتشغيل مع ضرورة أن يقوم بالتوقيع على نماذج الاستعداد للرحلة بعد أن يتأكد من أن الطائرة صالحة للطيران والقيام بالرحلة المطلوبة ومن أنه قد تم الالتزام بجميع القواعد القياسية الأخرى المتعلقة بالأجهزة والصيانة وتوزيع الحمولة وبحدود تشغيل الطائرة، واشترط الملحق على المشغل الجوي أن يقوم بوضع القواعد اللازمة للحد من مدة الطيران وفترات الخدمة المسموح بها لعناصر الطاقم الجوي (أطقم القيادة) مع منحهم فترات الراحة اللازمة حتى لا تتأثر سلامة الطيران بالإرهاق الذي قد يعتريهم أثناء الرحلة أو يتراكم على فترة زمنية خلال الرحلات المتتالية فيشترط في عضو القيادة أن بكون يقظاً وقادراً على التعامل مع أي ظروف فنية طارئة كما يكون قادراً على التعامل مع بقية أعضاء الطاقم وأن يتسم تصرفه بالكفاءة والمقدرة والسلامة وحسن التصرف وذلك إذا ما تطلب الأمر إخلاء الطائرة من الركاب في حالات الطوارئ ولابد للناقلين (المشغلين) الجويين من إدراج هذه القواعد في دليل العمليات الخاص بهم.

الملحق 7 جنسية وتسجيل الطائرات

(AIRCRAFT NATIONALITY AND REGISTRATION MARKS)

يتناول الملحق السابع الأمور المتعلقة بجنسية الطائرات وعلامات تسجيلها وتصنيفها وفقاً لطريقة تحليقها وبقائها في الجو بما يحقق تحديد هويتها ويمكن من التعرف على جنسيتها ويحدد هذا الملحق الإجراءات التي تتبعها الأعضاء في الايكاو لاختيار علامات التسجيل من بين الرموز المحددة للجنسية والتي تتضمنها علامات النداء اللاسلكي الموزعة على دول التسجيل من الاتحاد الدولي للاتصالات the international telecommunication union والذي يرمز له بالحروف ITU كما يحدد الفصل السابع قواعد أساسية لاستعمال

حروف وإعداد رموز بيانية أخرى في علامات التسجيل والجنسية ويوضح الأماكن التي توضع فيها هذه الرموز على جميع أنواع المركبات المحمولة جواً مثل المركبات الأخف من الهواء والمركبات الأثقل من الهواء كما يطالب هذا الملحق بضرورة تسجيل الطائرات وإصدار شهادة التسجيل وفقاً للنموذج المحدد من الايكاو والذي تستعمله الدول الأعضاء ويجب أن تحمل شهادة التسجيل على متن الطائرة المعنية بشكل دائم في جميع الرحلات التي تقوم بها كما يتطلب الأمر ضرورة تثبيت لوحة في مكان بارز عند مدخل الطائرة يبين فيها جنسية الطائرة أو علامة التسجيل أو العلامة المشتركة إذا ما كانت مسجلة بعلامة مشتركة وفقاً لنص المادة ٧٧ من اتفاقية شيكاغو التي تسمح بإنشاء هيئات للتشغيل المشترك للطائرات.

الملحق ٨ صلاحية الطائرات للطيران

:(AIRWORTHINESS OF AIRCRAFT)

تقوم الدول المتعاقدة بوضع الضوابط اللازمة لتقرير مدى صلاحية الطائرات للطيران بما يضمن توخي الأمان والسلامة أثناء تشغيل هذه الطائرات والتي يجب أن تكون قد صممت وصنعت بما يتوافق والضوابط والشروط الموضوعة ولا يتم تمكين الطائرات من مباشرة العمليات الجوية إلا بعد حصولها على شهادة الصلاحية للطيران والتي تصدرها دولة التسجيل للطائرة المعنية طبقاً للمادة ٣٣ من اتفاقية شيكاغو (اتفاقية الطيران المدني الدولي) والتي تضع العبء على الدول المتعاقدة فيما يتعلق بالاعتراف والاعتماد لشهادة الصلاحية للطيران التي تصدرها الدول المتعاقدة الأخرى شريطة أن تكون هذه الشهادة قد صدرت وفقاً القواعد القياسية الدنيا وللشروط التي تضعها الايكاو ويحتوي الملحق الثامن المتعلق بصلاحية الطائرات للطيران على مجموعة القواعد

القياسية الدنيا الواجب مراعاتها عند تقرير صلاحية الطائرات للطيران التي تضعها الايكاو من حين إلى آخر والتي تهدف إلى تسهيل عمليات الطيران من حيث الملاحة الجوية واستيراد وتصدير الطائرات وتبادلها لإغراض التأجير والاستئجار ويجب ملاحظة أن القواد والمعايير التي تضعها الايكاو لا تحل محل القواعد والضوابط والنظم الوطنية إذ يجب الاستناد إلى القوانين المحلية في الدول المعاقدة لإصدار شهادات الصلاحية للطيران للطائرات المختلفة مع مراعاة أن تتضمن القوانين المحلية التفاصيل التي تعتبرها كل دولة متعاقدة ضرورية كأساس لإصدار شهادة الصلاحية للطيران لكل طائرة على حدة سواء كانت هذه التفاصيل خاصة بالدولة المتعاقدة أو تم اختيارها أو اعتمادها أو قبولها من قوانين وتفاصيل كاملة قامت بوضعها دولة أخرى، وتبن القواعد القياسية العامة الواردة في الملحق الثامن مستوى الصلاحية للطيران التي ينبغي للقوانين الوطنية في الدول المتعاقدة الحفاظ عليها.

الملحق ٩ التسهيلات (FACILITATION):

تضمنت اتفاقية الطيران المدني الدولي (اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤) مجموعة من المواد ذات العلاقة بموضوع التسهيلات في المطارات فقد نصت المادة ١٠ «كل طائرة تدخل أراضي دولة متعاقدة أخرى أن تهبط في مطار تحدده هذه الدولة وأن تغادر منه وذلك قصد إنهاء الإجراءات الجمركية والإجراءات الأخرى ذات العلاقة» وتستدعي المادة ١٣ ضرورة الامتثال لقوانين الدولة المتعاقدة فيما يتعلق بالدخول إلى أراضيها وإنهاء إجراءات الجوازات والجمارك والحجر الصحي والزراعي وأي إجراءات أخرى ذات علاقة بالنيابة عن الركاب أو الطاقم الجوي أو البضائع وفرضت المادة ١٤ على «كل دولة متعاقدة ضرورة اتخاذ تدابير فعالة للحيلولة دون انتشار الأوبئة عن طريق

الملاحة الجوية واهتمت المادة ٢٤ بموضوع الرسوم الجمركية في حين تضمنت المادة ٢٩ بموضوع الوثائق على متن الطائرة والمدة ٣٥ بموضوع القيود المفروضة على البضائع واهتم الملحق التاسع لاتفاقية شيكاغو بموضوع التسهيلات حيث فرضت المادة ٣٧ على الايكاو اعتماد وتعديل القواعد والتوصيات والإجراءات الدولية التي تتعلق بإجراءات الجوازات والجمارك والحجر الصحي إلى جانب أمور أخرى ذات علاقة كما أن المادة ٢٢ نصت على أن «كل دولة متعاقدة اعتماد كل التدابير العملية الرامية إلى تسهيل الملاحة الجوية بين الدول المتعاقدة والحيلولة دون تأخر غير ضروري للطائرات والطاقم والركاب والبضائع وعلى الأخص فيما يتعلق بالتعامل مع القوانين الخاصة بالجوازات والجمارك والحجر الصحي والزراعي وتطور في الآونة الأخيرة (من منتصف التسعينيات إلى الآن) شكل التسهيلات وذلك بسبب التطورات والمستجدات في مجال الطيران المدني من حيث التقدم العلمي والانتشار الكبير لاستخدام أجهزة الحاسب الآلي ونظم تبادل المعلومات الالكترونية وزيادة الهجرة غير المشروعة التي تمثل هاجساً مرتبطاً بالهجرة والأمن القومي في ظل زيادة أهمية النقل الجوي كوسيلة مفضلة للتنقل وانتشار تزوير المستندات والوثائق وهو ما دعي إلى أن يتحول مجال تركيز الملحق التاسع من الاهتمام بتخفيض حجم الوثائق الورقية وتوحيد الوثائق المصاحبة للحركة فيما بين الدول وتبسيط الإجراءات لحركة الطائرات والركاب والبضائع بما يضمن القضاء على التأخير الذي يحدث بسبب الإجراءات إلى التحول إلى التقنيات المتعلقة بالتفتيش استناداً إلى ضرورة التعامل مع المخاطر المحتملة بهدف زيادة كفاءة الأداء وتخفيض الازدحام في المطارات وتعزيز الإجراءات الأمنية وذلك لمكافحة الجرائم المتعلقة بتزوير وثائق ومستندات السفر وتهريب المخدرات وعمليات غسيل الأموال والعمل على دعم التجارة الدولية وصناعة

السياحة في العالم ولهذا أصبح موضوع تعزيز الأمن وعلى الأخص ما يتعلق بأمن وثائق السفر والتعامل مع الهجرة غير الشرعية من أهم التغييرات الواردة في الملحق التاسع الأمر الذي أصبحت من اجله إستراتيجية الايكاو في مجال التسهيلات تتمثل في دعم ومساندة إجراءات الدول في ثلاثة جوانب هامة هي: توحيد شكل وثائق السفر، ترشيد الإجراءات على الحدود وتعاون الدول مع المشاكل ذات العلاقة بالأمن وعلى الأخص بالركاب والبضائع.

الملحق ١٠ اتصالات الطيران

(AERONUATICAL TELECOMMUNICATIONS)؛

يعتمد الطيران المدني الدولي على ثلاثة عناصر أساسية تمثل أهمية بالغة بالنسبة للعمليات المتعلقة بصناعة النقل الجوي ولقد اولت اتفاقية شيكاغو عناية خاصة بهذه العناصر التي توصف بأنها الاكثر تعقيداً بالنسبة للطيران المدني الدولي حيث افردت لها الملحق العاشر المعني باتصالات الطيران والذي تضمن القواعد القياسية والتوصيات والاجراءات والمواد الارشادية بشأن نظم اتصالات الطيران والملاحة الجوية والاستطلاع الجوي وتم تناولها في خمسة مجلدات شملت المساعدات اللاسلكية للملاحة الجوية واجراءات الاتصالات بما في ذلك اجراءات الملاحة الجوية ونظم الاتصال ومنها نظم الاتصال الصوتي، نظم الاتصال بالبيانات الرقمية، نظم الرادار الباحث وتفادي التصادم، واستخدام الترددات اللاسلكية للطيران ويعد الملحق العاشر بمجلداته الخمسة وثيقة فنية تحدد النظم الضرورية لعمليات الطيران الدولي لتقديم المساعدات الملاحية التي تستخدمها الطائرات في جميع مراحل الطيران وتوضح القواعد القساسية والتوصيات والمواد الارشادية والمواصفات المعيارية اللازمة للمساعدات الملاحية اللاسلكية مثل نظام الملاحة بالاقمار

الصناعية ونظام الهبوط الآلي ونظام الهبوط الميكروويفي والمنارة اللاسلكية العاملة في جميع الاتجاهات وغيرها من النظم الحديثة التي يعتمد عليها الطيران المدني الدولي.

الملحق ١١ خدمات الحركة الجوية (AIR TRAFFIC SERVICES)

يتناول الملحق الحادي عشر مجال خدمات الحركة الجوية المكونة من مراقبة الحركة الجوية، ومعلومات الطيران، والتنبيه، وتتصدر هذه الخدمات التسهيلات الارضية التي تعنى بسلامة، وكفاءة تشغيل الحركة الجوية في جميع ارجاء المعمورة حيث عرف هذا الملحق خدمات الحركة الجوية وتضمن تحديد القواعد القياسية، والتوصيات الدولية التي يجب مراعاتها عند توفير خدمات الحركة الجوية، والغرض الاساسي من خدمات الحركة الجوية المنوه عنها هو منع التصادم بين الطائرات أثناء تحركها على الارض في مناطق المناورة، أو عندما تكون في حالة الاقلاع، أو الهبوط، أو اثناء الطيران في الممرات الجوية، أو أثناء وجودها في دائرة الانتظار للمطار المقصود، وبالنظر إلى أن السلامة الجوية تعتبر موضع الاهتمام الفائق للطيران المدني الدولي- وتساهم ادارة الحركة الجوية بشكل كبير في تأمين هذه السلامة - فقد تضمن الملحق الحادي عشر اشتراطات هامة في ان تنفذ الدول المتعاقدة برامج ونظم منهجية تلائم ادارة السلامة لخدمات الحركة الجوية بما يضمن الحفاظ على السلامة الجوية أثناء تقديم خدمات الحركة الجوية في المجالات الجوية والمطارات التي يتم التشغيل منها وإليها، وتعتبر هذه النظم، والبرامج من الاشياء ذات الاهمية البالغة في ضمان السلامة للطيران المدني الدولي.

تتكون خدمات مراقبة الحركة الجوية - وفقا لأحكام الفصل الثالث من الملحق - من التصريحات، والمعلومات التي تصدر عن وحدات المراقبة

الجوية المختلفة لتحقيق الفصل بين الطائرات سواء كان الفصل طوليا (المسافة بين طائرة وأخرى) أو رأسيا (الارتفاع بين طائرة وأخرى) أو جانبياً (المسافة بين جانب طائرة وجانب طائرة أخرى) ويتضمن الملحق أيضاً محتوى هذه التصريحات وكيفية التنسيق فيما بين وحدات المراقبة الجوية المختلفة بما في ذلك تنسيق تحويل المسؤولية من وحدة مراقبة جوية إلى وحدة مراقبة جوية أخرى وذلك اثناء انتقال الطائرة من منطقة إلى أخرى وفق خط السير المحدد ويقضي هذا التحويل المنظم ألا تكون الطائرة تحت المراقبة من اكثر من وحدة مراقبة جوية في أي وقت، ويطلب الملحق الحادي عشر من وحدات مراقبة الحركة الجوية أن تفرض قيوداً على حجم الحركة الجوية (كلما تطلب الامر) وذلك لتفادي تعريض الطائرات المحلقة للتأخير لفترات طويلة، كما يحدد الملحق أيضاً المتطلبات اللازمة للتنسيق بين الوحدات المعنية بمراقبة الحركة الجوية المدنية والوحدات المعنية بمراقبة الحركة الجوية العسكرية أو أي جهات أخرى مختصة بأي نشاطات جوية أخرى قد تؤثر على حركة الطائرات المدنية وفي هذا الصدد يتم أخبار الوحدات العسكرية بخطط الطيران وجميع البيانات المتعلقة بالرحلات المدنية وذلك لضمان المساعدة في تحديد هوية أي طائرة قد تقترب منه أو تدخل في المناطق المحظورة، ويشمل الملحق أيضاً الامور المتعلقة بخدمة معلومات الطيران التي تقدم للطائرات المشغلة في فضاء جوي مراقب وكذا الامر بالنسبة للطائرات الاخرى التي تعلم بها وحدات خدمة الحركة الجوية، ومن ضمن المعلومات التي يتم تقديمها للطائرات المعلومات المتعلقة بالاحوال الجوية في مطارات الاقلاع والوصول والمطارات البديلة، والمعلومات ذات العلاقة بأي تغييرات تطرأ في صلاحية المساعدات الملاحية الجوية، وفي أوضاع المطارات ذات العلاقة أو أي معلومات أخرى لها علاقة بسلامة الطيران المدني كما تناول الملحق المشار إليه خدمات التنبيه التي تتم

لتنبه مراكز البحث والانقاذ عندما يسود اعتقاداً أو تقدم معلومات على أن هناك طائرة في حالة طوارئ أو أن هناك طائرة لا تتصل بوحدة مراقبة الحركة الجوية المعنية أو أن طائرة لم تصل إلى وجهتها المقصودة في الوقت المحدد، أو عندما تتوفر معلومات تفيد بأن هبوطاً اضطرارياً قد تم أو على وشك أن يتم وتقدم خدمة التنبيه بشكل تلقائي إلى جميع الطائرات التي تحصل على خدمات مراقبة الحركة الجوية وكذلك للطائرات التي قدم طاقمها الجوي خطة الطيران الخاصة بها إلى الوحدات المختصة بمراقبة الحركة الجوية وتقدم خدمة التنبيه أيضاً إلى الطائرات التي يستفاد أو يعتقد أنها تتعرض لتدخل غير مشروع كما أن خدمة التنبيه تؤدي إلى تحريك جميع الجهات والهيئات والقطاعات المختصة بالبحث والانقاذ وحالات الطوارئ التي في مقدورها تقديم المساعدة في المكان والزمان المطلوبة فيه وتقع على جميع الدول التي تقدم خدمات الملاحة الجوية مسؤولية التخطيط للطوارئ ويقدم الملحق الحادي عشر ارشادات موجزة لمساعدة الدول في سبيل اتخاذ الاجراءات اللازمة لتأمين انسياب الحركة الجوية الدولية بكل سلامة وانتظام عند حدوث أي اضطرابات في خدمات الحركة الجوية والخدمات المساندة الأخرى ذات العلاقة والابقاء على الطرق الجوية العالمية مفتوحة في وجه الملاحة الجوية عند حدوث أي اضطرابات.

قد يترائ للبعض أن السماء بغير حدود ألا أن الحركة الجوية لا تعترف بهذا فكلما زاد عدد الطائرات التي تجوب السماوات وتملأ الطرق الجوية المزدحمة كلما زاد تطور المفاهيم والاجراءات والقواعد القياسية المتعلقة بمراقبة الحركة الجوية والتي تؤدي بالتالي إلى تطوير الاحكام الواردة في هذا الملحق.

الملحق ١٢ البحث والانقاذ (SEARCH AND RESCUE):

يتضمن الملحق الثاني عشر الذي يحمل عنوان (البحث والانقاذ) مجموعة من القواعد القياسية الدولي.

والتوصيات الدولية المتعلقة بتنظيم خدمات البحث والانقاذ في مجال الطيران المدني الدولي وعن طريق هذه الخدمات الهامة يمكن تقديم يد المساعدة للاشخاص الذين يمكن أن يكونوا في خطر ويحتاجون إلى المساعدة العاجلة ويتم هذا من خلال سرعة تحديد موقع الناجين من حوادث الطائرات والعمل على انقاذهم بالسرعة الممكنة كما أن الملحق - وفي اطار الجوانب التنظيمية للبحث والانقاذ - يشترط أن تقوم الدول المتعاقدة بتوفير خدمات البحث والانقاذ داخل أراضيها وفوق الاجزاء من اعالي البحار أو المناطق التي لم تحدد السيادة عليها في الاتفاقيات الاقليمية للملاحة الجوية التي اقرها مجلس منظمة الايكاو.

يتطلب الملحق أيضاً انشاء وحدات متنقلة للبحث والإنقاذ وتوفير الوسائل اللازمة للاتصال بها مع تحديد عناصر الخدمات العامة أو الخاصة المناسبة لنشاط البحث والانقاذ ولا يقتصر الامر على هذه المتطلبات بل يتعداها إلى ضرورة قيام تعاون وثيق بين خدمات البحث والانقاذ في الدول المتجاورة بما يؤمن أن تتم عمليات البحث والانقاذ بكل كفاءة ممكنة وذلك عن طريق نشر وتوزيع جميع المعلومات اللازمة لدخول وحدات انقاذ تابعة لدول أخرى إلى اقاليمها بالسرعة الممكنة لانقاذ الناجين في الاوقات المناسبة ويؤكد الملحق الثاني عشر على اهمية وجود اشخاص مؤهلين في مجال التحقيق في حوادث الطائرات ضمن وحدات الانقاذ العاملة وذلك حتى يتسنى تسهيل القيام بالتحقيق.

الملحق ١٣ تحقيق حوادث ووقائع الطيران

INVESTIGATION (AIRCRAFT ACCIDENT)

حيث أن تحديد الاسباب التي تؤدي إلى وقوع حوادث طيران خطيرة يساعد بشكل كبير جداً في امكانية تلافي وقوع حوادث متكررة لهذا اهتم الملحق الثالث عشر بالجانب المتعلق بتحقيق حوادث ووقائع الطيران وأكد على أن الهدف من التحقيق لحوادث ووقائع الطيران إنما هو منع وقوعها وانطلاقاً من هذا يوفر الملحق المتطلبات الدولية الواجب مراعاتها أثناء تحقيق حوادث الطيران والتي تعتبر وثيقة مرجعية للمختصين في جميع انحاء العالم الذين قد يطلب منهم وبشكل عاجل القيام بمعالجة الجوانب المتعددة للتحقيق في حادث أو واقعة طيران خطيرة ومن أمثلة ذلك ما نص عليه الملحق من حيث جواز مشاركة بعض الدول في التحقيق مثل الدولة التي يقع على أراضيها الحادث والدولة المسجلة بها الطائرة والدولة التي يوجد بها المشغل الجوي للطائرة والدولة التي صممت الطائرة والدولة التي صنعت الطائرة كما يحدد الملحق حقوق ومسؤوليات الدول التي يجوز لها المشاركة في التحقيق كما أن الملحق يتناول في فصوله الثمانية الامور المتعلقة بالتعاريف ومجالات التطبيق وبعض المعلومات العامة ذات العلاقة إلى جانب الامور المتعلقة بحماية الادلة ومسؤولية الدولة التي وقع بها الحادث من حيث التحفظ على الطائرة ورفعها وكيفية معالجة الدولة التي وقع بها الحادث للطلبات الواردة من دول أخرى للمشاركة في التحقيق ووفقاً للقواعد والمتطلبات الدولية فإنه يتعين على الدولة التي وقع بها الحادث أن تقوم فوراً بإخطار جميع الدول التي قد يعنيها التحقيق بوقوع الحادث وتتولى هذه الدولة مسؤولية اجراء التحقيق كما يجوز لها أن توكل إلى دولة أخرى القيام بالتحقيق جزئياً أو كلياً على أنه إذا وقع الحادث

خارج اقليم أي دولة فتقع مسؤولية اجراء التحقيق على عاتق الدولة المسجلة بها الطائرة مع جواز اشراك ممثلين معتمدين من دولة المشغل ودولة التصميم ودولة التصنيع كما يجوز الاستعانة بأفضل الخبراء المتوفرين من أي مصدر آخر للمساعدة في اجراء التحقيق ويجوز للدول التي قضي مواطنوها في الحادث أن تعين خبير للاشتراك في التحقيق وتتضمن عملية التحقيق جمع وتسجيل وتحليل جميع المعلومات التي لها علاقة بالحادث وتحديد أسبابه وتقديم التوصيات المناسبة للسلامة واكمال التقرير النهائي عن الحادث وإلى جانب ذلك يوضح الملحق الاحكام المتعلقة بالمحقق المسؤول ومسجلات الطيران وفحوص التشريح والتنسيق مع السلطات القضائية واخطار سلطات أمن الطيران ويتناول الملحق أيضاً القواعد القياسية والتوصيات المتعلقة باعداد التقرير النهائي عن الحادث ونشره والنموذج المقترح لهذا التقرير.

تقوم الايكاو بتشغيل قاعدة بيانات كبيرة تسمى (نظام الابلاغ عن بيانات حوادث ووقائع الطيران) يتم فيها الاعتماد على تقنية المعلومات وامكانيات اجهزة الحاسب الالي في فرز وتحليل المعلومات عن الحوادث والوقائع التي يتعرض لها الطيران المدني ويتم عن طريق هذا النظام المتقدم تبادل المعلومات المتعلقة بالسلامة بين الدول المتعاقدة وتعتبر مشاركة الدول في هذا الجانب أمراً حيوياً بالنسبة إلى امكانية منع حوادث الطيران وفي جميع الاحوال فإن جميع ما تضمنه الملحق الثالث عشر يهدف إلى التقليل من الحوادث والوقائع الخطيرة على مستوى دول العالم كافة.

الملحق ١٤ المطارات (AERODROMES):

يهتم الملحق الرابع عشر بالمطارات ويتضمن عدداً من الموضوعات التي تغطي جوانب واسعة مختلفة ذات علاقة بهذا المجال مثل تخطيط وتصميم

وتشغيل وصيانة المطارات، والتفاصيل المتعلقة بزمن التوصيل اللازم لمصادر القدرة (الطاقة) الثانوية وهندسة المباني والاضاءة وتوفير المعدات والالات الحديثة اللازمة لعمليات الانقاذ واطفاء الحرائق إلى أدق وابسط الامور الأخرى مثل كيفية ابعاد الطيور عن المطارات وبالنظر إلى تشعب المواضيع التي يغطيها الملحق واتساعها ونتيجة للتطور المستمر في صناعة الطائرات وضرورة أن تواكب المطارات - وعلى الاخص فيما يتعلق بالطرازات الحديثة من الطائرات والزيادة المستمرة في العمليات الجوية والتقدم التكنولوجي في أجهزة ومعدات المطارات - هذا التطور فإن الملحق الرابع عشر هو اكثر الملاحق التي يجري عليها التغيير بسرعة كبيرة ففي العام ١٩٩٠ وبعد أن تم تعديله ٣٩ مرة قسم الملحق إلى مجلدين حيث خصص المجلد الاول للمطارات المفتوحة للجمهور وفقاً لنص المادة ١٥ من اتفاقية شيكاغو وشمل هذا المجلد القواعد القياسية والتوصيات والارشادات المتعلقة بالتطبيق بالاضافة إلى المواصفات المتعلقة بالمطارات الدولية في جميع انحاء العالم ومن ضمن هذه المواصفات ما يتعلق بمنطقة التحركات المتسعة الممتدة من المهبط وعلى طول الممرات حتى ساحة وقوف الطائرات والتي يتطلب الامر أن تكون على قدر كبير من الدقة عند القيام بتصميم تجهيزاتها بما يتوافق مع ضخامة الطائرات الحديثة، وتمثل هذه التجهيزات التي منها عرض المهابط والممرات وميول اسطحها والمسافات التي تفصلها عن التجهيزات الاخرى جزءاً رئيسياً من الملحق الرابع عشر وتجدر الاشارة إلى أن الملحق المشار إليه أورد مواصفات أخرى لتجهيزات جديدة لم تكن معروفة خلال السنوات الاولى للمنظمة الدولية للطيران المدني مثل مناطق الامن عند نهايات المهابط

والطرق الخالصة وامتدادات التوقف حيث تعتبر هذه التجهيزات اليوم حجر الاساس للمطارات إذ أنها تحدد الشكل العام للمطارات وابعادها ويقوم المهندسون بتصميم الهيكل الاساسي للمطارات بموجب هذه التجهيزات المذكورة وإلى جانب ما ذكر آنفاً فقد تضمن الملحق مواصفات المجال الجوي للمطارات حيت أوجب أن يكون الفضاء الجوي المحيط بالمطارات خالياً من جميع العوائق بما يمكن الطائرات من القيام بعمليات الاقتراب والاقلاع بكل أمان بالاضافة إلى أن تحديد حجم الفضاء الجوي من شأنه أن يساعد في تأمين حمايته وضمان امكانية التوسع والابقاء على المطار المعني، ولتفادي عملية تعذر استخدام المطارات نتيجة لكثرة العوائق يتطلب الامر (وفقاً لما ورد في الملحق) تخصيص سلسلة من المساحات يطلق عليها اسم: اسطح الحد من العوائق توضع فيها حدود واضحة لمدى امتداد الاشياء إلى المجال الجوي للمطارات وتضمن الملحق الشروط الخاصة بأسطح الحد من العوائق ومقاسات هذه الاسطح والمتطلبات المتعلقة بتوفير سطح معين للحد من العوائق وذلك وفق الفيئة التي يصنف تحتها المهبط وأوضح الملحق هذه الفيئات وهي فيئة مهابط الاقتراب غير الالي، وفيئة مهابط الاقتراب غير الدقيق، وفيئة مهابط الاقتراب الدقيق وتنقسم إلى ثلات فصائل ٣/٢/١ ومهابط الاقلاع تهدف اغلب المواصفات الواردة في الملحق إلى تعزيز سلامة الطيران وذلك من خلال تحسين استعمال معدات المطارات التي اولاها الملحق اهتمام واضح من خلال تضمنه بعض المواصفات المتعلقة بتركيب المعدات واختيار مواقعها بالقرب من المهابط وذلك للحد من الاخطار التي قد تنشأ عن المعدات بالنسبة لتشغيل الطائرات، وبالنظر إلى زيادة الاهتمام في السنوات

الاخيرة بموضوع تشغيل المطارات فقد تضمنت الاصدارات الحالية للملحق مواصفات قياسية بشأن صيانة المطارات وعلى الاخص تلك المتعلقة بالمناطق المرصوفة والمساعدات المرئية وضرورة مراعاة التخلص من كل ما من شأنه جلب الطيور داخل المطارات والتي قد تكون خطراً على تشغيل الطائرات وحيث أن خدمات الانقاذ ومكافحة الحرائق تستأثر بأهمية قصوى بالنسبة لتشغيل المطارات فقد استوجب الملحق الرابع عشر أن تكون هذه الخدمات متوفرة في جميع المطارات الدولية ويحدد كذلك المواد التي يجب استعمالها والكميات اللازمة والمدة الزمنية التي يجب أن يتم خلالها احضار هذه المواد إلى المكان الذي وقع فيه حادث طيران ويلزم الملحق الجهات ذات العلاقة بضرورة ابلاغ معلومات دقيقة عن حالة التجهيزات بالمطارات وذلك لتمكين الطائرات الحديثة من الاقلاع والهبوط بطريقة آمنة وروتينية ومن بين هذه المعلومات المطلوب الابلاغ عنها ما يتعلق بارتفاع أجزاء المطار المختلفة، قوة تحمل المساحات المرصوفة (LCN)، حالة اسطح المهابط، ومستوى خدمات الانقاذ ومكافحة الحرائق. كما تضمن الملحق في المجلد الثاني الاحكام المتعلقة بمطارات الطائرات العمودية (الهليوكبتر).

الملحق ١٥ خدمات معلومات الطيران

(AERONAUTICAL INFORMATION SERVICES):

تعتبر خدمات معلومات الطيران من الاشياء الهامة جداً التي تلعب دوراً مسانداً للطيران المدني الدولي وتساعد في ضمان انسياب المعلومات اللازمة والضرورية لسلامة الملاحة الجوية الدولية وانتظامها وكفاءتها ويتضمن الملحق الخامس عشر المتعلق بخدمات معلومات الطيران الكيفية التي تقوم بها هذه

الخدمات بتلقي واصدار المعلومات والبيانات المحددة ذات الصلة بالطيران المدني الدولي وطريقة ترتيبها وتجميعها وتحريرها واعداد النماذج الخاصة بها وكيفية نشرها وتخزينها وتوزيعها على الجهات ذات العلاقة وذلك قصد الوصول إلى التوحيد والاتساق في تقديم معلومات وبيانات الطيران المطلوبة لعمليات التشغيل للطيران المدني الدولي ويستند الملحق الخامس عشر في وضع القواعد القياسية والتوصيات الخاصة بخدمات معلومات الطيران لاحكام المادة ٣٧ من اتفاقية شيكاغو وقد اعتمد مجلس الايكاو هذه القواعد والتوصيات في العام ١٩٥٣ ونشرت في بداية الامر على هيئة اجراءات تتعلق بالاعلانات الدولية للطيارين يعرف اليوم بالمختصر نوتام (NOTAM) وهي اختصار الكلمة الانجليزية (NOTICE TO AIRMEN) بمعنى "اعلانات للطيارين" وقد اجريت العديد من التعديلات على الملحق الخامس عشر حتى يتسنى مواكبة التغييرات السريعة الناتجة عن السفر جواً والمرتبطة بشكل وثيق بتقنية المعلومات وتتوافق مع ازدياد الحاجة لتقديم معلومات وبيانات الطيران في الوقت المناسب باعتبارها ذات أهمية بالغة لنظم الملاحة الجوية المعتمدة على البيانات والمحمولة على متن الطائرة ويشمل الملحق عدداً من القواعد والاحكام التي تهدف لمنع تقديم معلومات أو بيانات محرفة أو خاطئة التي قد تؤثر على سلامة الملاحة الجوية الدولية وتستوجب احكام الملحق أن تتوفر لمشغل أي طراز من الطائرات - سواء كانت صغيرة للاستعمال الخاص أو طائرات نقل كبيرة - مجموعة مختلفة من المعلومات ذات علاقة بتجهيزات وخدمات الملاحة الجوية التي يتوقع استخدامها مثل معرفة الانظمة المتعلقة بدخول وعبور المجال الجوي لكل دولة سيجري فيها عمليات جوية إلى جانب

معرفة ما يتوفر فيها من مطارات ومساعدات ملاحية وخدمات الارصاد الجوية والاتصالات وخدمات الحركة الجوية وجميع الاجراءات والنظم والقواعد المتعلقة بها كما يجب ابلاغ المشغلين الجويين في أي وقت بأي تغيير يؤثر على تشغيل هذه التجهيزات أو تقديم الخدمات كما يجب على المشغلين معرفة أي قيود أو مخاطر يحتمل أن تؤثر على الرحلات الجوية وعلى الرغم من امكانية تقديم هذه المعلومات في كل وقت قبل الاقلاع ألا أنه يجب تقديمها - إذا تطلب الامر في بعض الحالات - خلال الطيران للطائرات المعنية ويوضح الملحق الخامس عشر - واستناداً لنص المادة ٢٨ من اتفاقية شيكاغو- بأن كل دولة مسؤولة عن أن توفر للجهات المختصة بالطيران المدني أي معلومات ملائمة أو مطلوبة لتشغيل الطائرات العاملة في الطيران المدني الدولي داخل اقليمها وفي المناطق التي تقع خارج اقليمها وتكون فيها مسؤولة عن مراقبة الحركة الجوية أو لديها مسؤوليات أخرى فيها.

تعتمد النظم المحمولة على متن الطائرات والنظم الارضية على معلومات وبيانات الطيران وبالتالي فإنه من المحتمل أن تعرض المعلومات والبيانات المحرفة وغير الصحيحة سلامة الطيران المدني الدولي للخطر وهذا ما جعل الملحق الخامس عشر ينص على أن تضمن كل دولة أن يتلقى المنتفعون (صناعة الطيران وخدمات الحركة الجوية) معلومات وبيانات الطيران الجيدة في الوقت المناسب للفترة التي يعتزمون فيه استخدام هذه المعلومات والبيانات وحتى يمكن تحقيق هذا الغرض وللوصول للجودة المطلوبة للمعلومات والبيانات اللازمة للمنتفعين يفرض الملحق على الدول انشاء نظم للجودة في جميع مراحل العمليات المتعلقة بخدمات معلومات الطيران والتي تشمل

التلقي، الاصدار، الترتيب، التجميع، التحرير، أو اعداد النماذج أو النشر، التخزين، أو التوزيع ويستوجب أن تكون انظمة الجودة المعتمدة موثقة وقابلة للايضاح خلال كل مرحلة من مراحل الوظائف، الموضحة وذلك بالشكل الذي يضمن وجود الهيكل التنظيمي والعمليات والاجراءات والموارد وذلك قصد الكشف والمعالجة لأي حالات شاذة في المعلومات والبيانات أثناء مراحل الانتاج للمعلومات والبيانات والصيانة والاستخدام التشغيلي لقد اصبح واضحاً للمشغلين والمنتفعين من خدمات معلومات الطيران مدى أهمية هذه المعلومات والبيانات وعلى الاخص في هذا العصر الذي توفرت فيه أجهزة الملاحة المحمولة على متن الطائرات الاكثر تعقيداً والتي تعتمد على مثل هذه الخدمات الهامة التي بدونها لا يعرف الطيارون ما قد يصادفهم اثناء الرحلات الجوية التي يقومون بها.

الملحق ١٦ حماية البيئة (ENVIRONMENT PROTECTION):

تعتبر انشطة النقل الجوي وأنشطة المطارات من المصادر الرئيسية المسببة للتلوث البيئي وارتفاع معدلاته في تناسب طردي مع نمو الحركة الجوية وزيادة تشغيل عدد اكبر من الطائرات التي تنبعث من محركاتها كميات كبيرة من العوادم تؤدي إلى ثلوث الهواء والتأثير على طبقات الجو العليا وطبقة الاوزون والصحة العامة للتجمعات السكانية المنتشرة حول المطارات، وتصنف مراحل اقتراب الطائرات وهبوطها وإقلاعها بأنها من أخطر المراحل، حيث تشكل حوادث الطيران التي تقع أثناءها أعلى معدلات حوادث الطائرات على مستوى العالم، ولهذا فإن قوانين الطيران المدني التي تستند على القواعد القياسية والتوصيات الدولية المتعلقة بحماية البيئة تحدد قواعد معينة للارتفاع نحو الجو

يتم الالتزام بها في مناطق المطارات ومناطق منشاءات المعدات الملاحية المخصصة لخدمات النقل الجوي، وتتأثر التجمعات البشرية داخل المطارات وحولها بظواهر الضوضاء بأنواعها المختلفة (البسيط، الشديد، الصاخب) والتي تسبب أضرار صحية تتعلق بمشاكل السمع، والتوازن، والتوتر العصبي الذي يرتبط مباشرة بأمراض القلب ويعد النقل الجوي اقل أنماط النقل تلويثاً للبيئة فالضوضاء التي تصدر عن الطائرات تقتصر أثارها على مراحل الاقتراب، والهبوط، والاقلاع في حين أن تأثيرات وسائل النقل الأخرى تبدأ من بداية الرحلة إلى نهايتها، وبالرغم من ذلك فقد كانت الضوضاء المنبعثة من الطائرات مصدر قلق للمنظمة الدولية للطيران المدني منذ السنوات الاولى للمنظمة وكان هذا القلق مقصوراً على الضجيج الذي تحدثه المراوح أثناء دورانها بسرعات قريبة من سرعة الصوت وزاد هذا القلق بعد دخول الجيل الاول من الطائرات النفاثة في بداية الستينيات من القرن الماضي وتزايد الاعداد المستخدمة من هذه الطائرات في الرحلات الدولية الامر الذي جعل الجمعية العمومية للايكاو تعتمد في العام ١٩٦٨ قراراً بالاعتراف بجدية وأهمية مشكلة الضوضاء في مناطق المطارات وتم تكليف مجلس المنظمة بوضع القواعد القياسية والمواصفات الدولية المتعلقة بمراقبة ضوضاء الطائرات، كما تم اتخاذ قرار أخر في العام ١٩٧١ يقضي بالاعتراف بالأثار البيئية المضرة ذات الصلة بنشاطات الطيران ومنذ صدور هذا القرار وضع على عاتق منظمة الطيران المدني الدولي مسؤولية توجيه النمو الحاصل في الطيران المدني بما يؤدي إلى تحقيق الفائدة والنفع لجميع سكان المعمورة وأن يضمن الحد الأقصى من التوافق بين النمو المنظم والأمن للطيران المدني الدولي وبين نوعيات البيئة

البشرية، وقد جاء الملحق السادس عشر في عام ١٩٧١ من القرن الماضي متناولاً جوانب مختلفة من المشاكل الناتجة عن الضوضاء التي تحدثها الطائرات وكان ذلك تأسيساً على الاجتماع الخاص بمسألة ضوضاء الطائرات بالقرب من مناطق المطارات والذي انعقد في العام ١٩٦٩، وقد تركزت أهم جوانب مشكلة الضوضاء في الآتي:

١- الإجراءات المتعلقة بوصف وقياس ضوضاء الطائرات.

٢- مدى قدرة الإنسان على تحمل ضوضاء الطائرات.

٣- إجراءات ترخيص الضوضاء.

٤- المعايير اللازمة للحد من ضوضاء الطائرات.

٥- مراقبة استخدام الأراضي.

٦- الإجراءات المطلوبة للحد من الضوضاء أثناء اجراء الاختبارات للمحركات قبل الاقلاع.

بعد الاجتماع المشار إليه انشئت لجنة تختص بموضوع ضوضاء الطائرات وذلك لمساعدة الايكاو في وضع المتطلبات اللازمة لترخيص الضوضاء لمختلف انواع الطائرات، وقامت هذه اللجنة في أول إجتماع لها بإجراء التعديل الاول (بدأ سريان هذا التعديل في العام ١٩٧٣) على الملحق السادس عشر والذي تضمن ترخيص الضوضاء للطائرات النفاثة دون الصوتية والطرازات المشتقة منها والتي يتم تصنيعها بعد التعديل المشار إليه كما قامت اللجنة بوضع القواعد القياسية اللازمة لترخيص الضوضاء للطائرات النفاثة المستقبلية دون الصوتية والطائرات العمودية بالاضافة إلى الانتاج المستقبلي من الطائرات فوق الصوتية وثم وضع خطوط ارشادية لترخيص الضوضاء

للطائرات فوق الصوتية المستقبلية ووحدات الطاقة المساعدة والنظم ذات العلاقة المركبة على متن الطائرات اثناء تشغيلها على الارض، كما قامت منظمة الطيران المدني الدولي باتخاذ تدابير أخرى محددة بشأن انبعاثات المحركات وثم في هذا الصدد وضع مقترحات مفصلة بشأن القواعد القياسية المتعلقة بمراقبة انبعاثات طرازات معينة من المحركات وثم انشاء لجنة مختصة بانبعاثات المحركات تهتم بوضع قوعد قياسية محددة لهذه الانبعاثات، وقامت اللجنة فعلا بوضع قواعد القياسية (اعتمدت في العام ١٩٨١) التي تضع حدوداً لانبعاثات الدخان وبعض الملوثات الغازية من المحركات وتم اثر هذا الاجراء توسيع نطاق الملحق السادس عشر باضافة النصوص المتعلقة بانبعاثات المحركات وأصبح عنوان الملحق (حماية البيئة) يحتوي على مجلدين خصص المجلد الاول للأحكام الخاصة بضوضاء الطائرات في حين خصص المجلد الثاني للاحكام المتعلقة بانبعاثات المحركات.

تم في العام ١٩٨٣ دمج اللجنة الخاصة بضوضاء الطائرات واللجنة الخاصة بانبعاثات المحركات في لجنة واحدة سميت لجنة حماية البيئة في مجال الطيران واصبحت هذه اللجنة لجنة فنية لمجلس المنظمة.

قامت لجنة حماية البيئة في مجال الطيران بالمزيد من التطوير للقواعد القياسية الواردة في الملحق السادس عشر في مجالي ضوضاء الطائرات وانبعاثات المحركات على حد سواء حيث تم في العام ١٩٨٣ اعتماد مستوى جديد للضوضاء في الفصل الرابع اكثر صرامة من ذلك الوارد في الفصل الثالث وبدء في تطبيقه في بداية العام ٢٠٠٦ على الطائرات التي يتم ترخيصها حديثاً وعلى طائرات الفصل الثالث التي يتم اعادة ترخيصها باعتبارها من طائرات الفصل الرابع، لقد أصبح موضوع حماية البيئة من اكبر التحديات التي تواجه

الطيران المدني في القرن الحالي وعليه يشهد الملحق السادس عشر المزيد من التحديث والتطوير حتى يتوافق مع متطلبات حماية البيئة والتقنيات الحديثة بما يضمن تحقيق الحد الاقصى من هذا التوافق بين التطوير الامن والمنتظم للطيران المدني ونوعية البيئة المطلوبة في العالم اليوم.

الملحق١٧ الأمن (AVATION SECURITY):

تعرض الطيران المدني الدولي في أواخر الستينيات من القرن الماضي إلى عدد من الاعمال تمثلت في جرائم العنف الخطيرة التي هددت سلامة الطيران المدني بشكل عام الامر الذي ادى إلى انعقاد الجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي في دورة استثنائية خلال شهر يونيو من العام ١٩٧٠تم خلالها تدارس هذه المشكلة والوصول إلى حلها وطلبت الجمعية العمومية أن تتضمن الملاحق الحالية (في ذلك الوقت) أو الجديدة لاتفاقية شيكاغو أحكاماً تتناول مشكلة التدخل غير المشروع وعلى الاخص الاستيلاء غير المشروع على الطائرات واعتمد مجلس المنظمة في العام ١٩٧٤ القواعد والتوصيات الدولية الخاصة بالامن التي اعدتها كل من لجنة الملاحة الجوية ولجنة النقل الجوي واللجنة المختصة بالتدخل غير المشروع وضمنها الملحق السابع عشر المسمى ملحق الأمن أو حماية الطيران المدني الدولي من افعال التدخل غير المشروع حيث تم ادراج النقاط الاساسية لأمن الطيران المدني بما في ذلك الجوانب الادارية والتدابير الفنية اللازمة لحماية النقل الجوي الدولي وتجهيزاته من افعال التدخل غير المشروع كما يقتضى أن تتولى كل دولة متعاقدة وضع برنامج خاص بها لأمن الطيران المدني يشمل التدابير الامنية الاضافية التي تقترحها الهيئات المختصة الأخرى إلى جانب التنسيق فيما بين نشاطات

المشاركين بالبرنامج الامني مثل شركات النقل الجوي وهي المسؤولة في الاساس عن ركابها وممتلكاتها والايرادات التي تحققها من عمليات النقل الجوي وبالتالي ألزم الملحق السابع عشر الدول المتعاقدة بضرورة التأكد من أن الناقلين الجويين يضعون ويطبقون برامج أمنية تكميلية معتمدة وذات فاعلية ومتوافقة مع برامج أمن المطارات التي يقومون بتشغيل رحلاتهم الجوية منها وإليها وأدركت منظمة الطيران المدني الدولي أن بعض احكام الملحق السابع عشر والملاحق الاخرى لا يمكن لها تحقيق أمن مطلق للطيران المدني الدولي لهذا فقد أوجبت على الدول المتعاقدة أن تضمن تأمين سلامة الركاب واطقم الطائرات والعاملين الارضين في المطارات وعامة الجمهور من خلال اجراءات الامن والتدابير اللازمة لتأمين سلامة الركاب والأطقم الجوية على الطائرات التي قد تتعرض لعمليات الاستيلاء غير المشروع وذلك إلى حين توفر امكانية لهذه الطائرات من مواصلة رحلاتها الجوية، ويتعرض الملحق السابع عشر للمراجعة بشكل مستمر قصد التحقق من أن احكامه مازالت صالحة وذات فاعلية وقد تم تعديله عشر مرات منذ صدوره استجابة للاحتياجات التي حددتها الدول المتعاقدة وكان آخر التعديلات هو التعديل الذي اعتمده مجلس الايكاو في ٢٠٠١/١٢١/٧ والذي جاء مباشرة بعد احداث ٢٠٠١/٩/١١ ودخل حيز النفاد في ٢٠٠٢/٧/١ ويتعلق بأحكام وتعاريف جديدة تقضي بتطبيق الملحق السابع عشر على النقل الجوي الداخلي وطلب أن يتم التنسيق الدولي فيما يتعلق بتبادل المعلومات عن أي تهديدات للطيران المدني الدولي وضرورة تطبيق مراقبة الجودة على المستوى الوطني في كل دولة ومراقبة المنافذ وإتخاذ التدابير اللازمة المتعلقة بالمسافرين جواً وأمتعتهم المسجلة وتوفير رجال أمن

على الطائرات وحماية قمرة القيادة عن طريق تزويدها بأبواب خاصة يصعب فتحها إلا عن طريق افراد الطاقم الجوي، ويشارك في المراجعة الدورية للملحق فريق يسمى (فريق خبراء أمن الطيران) وهو من أهم هيئات صنع القرار في مجال أمن الطيران المدني الدولي ويتكون من خبراء عينهم مجلس المنظمة (الايكاو) من عدد من الدول المتعاقدة من مختلف قارات العالم إلى جانب ممثلي المنظمات الدولية ذات العلاقة بأمن الطيران المدني الدولي مثل الاتحاد الدولي للنقل الجوي (الاياتا) والمجلس الدولي للمطارات ومنظمة الشرطة الجنائية الدولية (الانتربول) والاتحاد الدولي لروابط الطيارين، وتجدر الاشارة إلى أن منظمة الطيران المدني الدولي ومجلسها يعطيان أهمية قصوى لموضوع أمن الطيران ويؤكدان على ضرورة تطبيق الملحق السابع عشر بطريقة موحدة ومتماسكة على النحو الذي يؤدي إلى نجاح شبكة أمن الطيران.

الملحق رقم ١٨ النقل الأمن للبضائع الخطرة بواسطة الجو:

(THE SAFE TRANSPORT OF DANGEROUS GOODS BY AIR)؛

يمثل نقل البضائع عن طريق الجو أهمية كبيرة بالنسبة لجميع المجالات التجارية والزراعية والصناعية ومجالات الطب والأبحاث في مختلف التخصصات إذا ما وضع في الاعتبار المزايا التي يمتاز بها النقل الجوي عن وسائل النقل الأخرى من حيث السرعة والأمان والوصول إلى أماكن لا تصل لها وسائل النقل الأخرى بسر وسهولة مثلما هو النقل الجوي وبالنظر إلى أن أكثر من ٥٠% من البضائع المنقولة عن طريق الجو هي مواد في الواقع مواد خطرة من حيث أنها إما مواد متفجرة أو قابلة للاشتعال أو الاحتراق أو هي مواد مشعة أو سامة واعترافاً من منظمة الطيران المدني الدولي بأهمية هذا النوع

من البضائع فقد قامت باتخاذ الترتيبات اللازمة التي تضمن نقلها جواً بطريقة أمنة وسليمة وهي لتحقيق هذا الغرض قامت باعتماد الملحق الثامن عشر الذي نحن بصدده بالإضافة إلى وثيقة هامة أخرى ذات صلة وثيقة بموضوع نقل البضائع الخطرة تعرف بـ(التعليمات الفنية بشأن النقل الأمن للبضائع الخطرة عن طريق الجو) ويتضمن الملحق المشار إليه مجموعة من القواعد القياسية العامة والتوصيات التي تهدف إلى تأمين نقل البضائع الخطرة جواً ويلزم الملحق الدول الأعضاء في الايكاو بإحكام التعليمات الفنية المتضمنة للتعليمات التفصيلية المتعددة والمتعلقة بالمناولة السليمة للبضائع الخطرة ويتم تحديث هذه التعليمات بشكل متكرر وذلك وفقاً للمستجدات والتطورات التي تحدث في مجالات التصنيع والكيمياء وصناعة التغليف وذلك قصد المواكبة المستمرة للتقدم التكنولوجي وما يتم تقديمه من منتجات جديدة وقد بدا التطبيق الفعلي للملحق الثامن عشر اعتباراً من ١٩٨٤/١/١ وكان من المتوقع منذ بدء التطبيق لهذا الملحق أن تلتزم جميع الدول المتعاقدة بمتطلبات الايكاو وأن تضمن أحكامها في قوانينها المحلية وهو ما قامت به الكثير من الدول فعلا حيت أفردت مواد خاصة في قوانينها الوطنية تتعلق بنقل البضائع الخطرة عن طريق الجو.

الباب الثاني: النقل الجوي التجاري

الفصل الأول: حريات الطيران التجاري

اهتمت اتفاقية شيكاغو التي سبق الإشارة إليها.. بتنظيم شؤون وسائل الطيران التجاري على الصعيد الدولي ومن ذلك اهتمامها بالتفرقة بين الطائرات العاملة على الخطوط المنتظمة وتلك التي يتم استخدامها على خطوط جوية غير منتظمة... من حيث «الحقوق التجارية» في الطيران والتحليق فوق أقاليم الدول المختلفة ولهذا فقد عرفت اتفاقية شيكاغو الخطوط الجوية المنتظمة بالاتي:

أ) هي الخطوط التي يتم فيها استخدام طائرات نقل عامة للركاب والبضائع والبريد.

ب) هي الخطوط التي تمر فوق أكثر من إقليم دولة واحدة.

ج) هي الخطوط التي تميز بانتظام ودورية مواعيدها المعلنة.

د) هي الخطوط التي يلاحظ فيها التكرار والاستمرارية للرحلات المشغلة.

هـ) الخطوط الجوية المنتظمة هي التي تقدم خدماتها إلى الجمهور بصفة عامة وعليه فإنه يمكن القول بأن الخطوط الجوية المنتظمة هي «مرفق عام» للنقل الجوي في حين أن الخطوط الجوية المنتظمة هي عمليات للنقل الجوي للركاب والبضائع ذات طابع تجاري- تم حسب الطلب ... وحتى نمكن الطيران التجاري من أن يؤدي وظيفته في خدمة البشرية كمرفق دولي للنقل الجوي ضم الأمر تقرير حريات لتحركات الطائرات عبر الفضاء الجوي للدول أو الهبوط على أقاليمها... سواء كان هذا الهبوط للتزود بالوقود أو لإصلاح

أعطاب بالطائرة أو لأخذ وإنزال الركاب والبضائع... وهذه الصور من تحركات الطائرات هي ما يطلق عليه حريات الطيران التجاري....

الحريات الخمس للنقل الجوي:

الحرية الأولى: تمكن هذه الحرية الطائرة من عبور أو اجتياز الفضاء الجوي (للدولة) وهي في طريقها لإتمام رحلتها دون الهبوط على إقليم هذه الدولة.

الحرية الثانية: وهي التي تعطي الحق للطائرة في الهبوط على إقليم الدولة لأسباب غير الأسباب التجارية.. ويكون هذا الهبوط قصد التزود بالوقود أو إصلاح الطائرة أو قصد راحة الطاقم الجوي.

الحرية الثالثة: هي الحرية التي تمنح الحق للطائرة في إنزال ركاب أو بضائع قادمين من الدولة التي الطائرة (جنسيتها) ومثال ذلك أن تمنح دولة الجماهيرية العظمى هذه الحرية لطائرة من جنوب إفريقيا لنقل ركاب أو بضائع إلى الجماهيرية العظمى على أن ترجع الطائرة في رحلة عودتها خارج الجماهيرية دون أن تأخذ ركابا أو بضائع أو أي حمولة أخرى.

الحرية الرابعة: وهي الحرية التي تعطي الحق في اخذ ركاب أو بضائع لنقلها من إقليم الدولة (المرخصة) إلى الدولة التي تتبعها الطائرة (جنسيتها) ومثال ذلك أن تمنح الجماهيرية العظمى هذه الحرية لجنوب إفريقيا لنقل ركاب أو بضائع من الجماهيرية إلى جنوب إفريقيا على أن تكون الطائرة خالية من أي حمولة أثناء وصولها إلى الجماهيرية..

الحرية الخامسة: وهي الحرية التي تمنح من الدولة المتعاقدة لطائرات دولة متعاقدة أخرى في اخذ أو إنزال الركاب والبضائع القادمين من أو الذاهبين إلى أية دولة أخرى.

وبالرغم من أن الحريات المشار إليها أعلاه هي الأساس في قيام الطيران التجاري بدوره في خدمة الإنسان في مختلف دول العالم إلا أنها ليست هي الحريات المحددة.. إذ تم التطبيق المزجي لحرية مع حرية أخرى منشأ عنه حريات إضافية لنقل الركاب والبضائع ومثال ذلك التطبيق المزجي للحرية الثالثة والرابعة الذي نشأت عنه حريات إضافية هي كالتالي:

الحرية السادسة: هي الحرية الناتجة عن التطبيق المزجي للحريتين الثالثة والرابعة ومثاو بضائع الجماهيرية منح لطائرات الخطوط المغربية مثلاً لممارسة حقوق النقل الجوي بين الجماهيرية وسوريا .. وهذه الحرية تحليل للحرية الرابعة بين الجماهيرية والمغرب (نقل ركاب وبضائع الجماهيرية/المغرب) والحرية الثالثة بين المغرب وسوريا (نقل ركاب وبضائع المغرب/سوريا).

الحرية السابعة: وهي التصريح لطائرة دولة أجنبية لأخذ أو إنزال الركاب والبضائع الذاهبين إلى أو القادمين من دولة أجنبية أو لدولة أجنبية أخرى.

الحرية الثامنة: وهي الحرية التي تمنح للنقل الجوي الداخلي... لطائرات دولة متعاقدة بين المطارات الداخلية للدولة المتعاقدة الأخرى كأن تمنح الجماهيرية - مثلاً - الخطوط الجوي التشادية الحق في ممارسة النقل الجوي الداخلي بين طرابلس وبنغازي وسبها والكفرة..

الحريات الفنية للنقل الجوي:

تطلق هذه الحريات على حرية العبور دون الهبوط وحرية الهبوط الفني في إقليم دولة لغير الأغراض التجارية سواء كان ذلك لغرض التزود بالوقود أو لإصلاح عطب بالطائرة أو لراحة الطاقم الجوي.

الفصل الثاني: تنظيم النقل الجوي التجاري

سبقت الاشارة إلى المؤتمر الذي انعقد في مدينة شيكاغو بالولايات المتحدة الامريكية في شهر نوفمبر عام ١٩٤٤ واستمر إلى شهر ديسمبر من نفس العام وانبثق عنه ما يعرف اليوم باتفاقية شيكاغو ١٩٤٤ لقد تعثر هذا المؤتمر العديد من المرات قبل الوصول إلى الاتفاقية المشار إليها وذلك بسبب الخلافات التي نشبت في ذلك المؤتمر بين الوفدين الانجليزي والامريكي حيث كان الوفد الانجليزي يرى ضرورة وضع قيود على حرية الطيران في حين أن الوفد الامريكي كان يرى ضرورة اعطاء الحرية المطلقة للطيران التجاري ولقد انتصر الرأي المحافظ الذي تبنته المملكة المتحدة وأيدته العديد من الدول التي حضرت المؤتمر وتم التوصل إلى اتفاقية شيكاغو التي صدرت بتأكيد سيادة الدولة على الفضاء الجوي الذي يعلو اقليمها حيث نصت الاتفاقية في المادة الاولى على أن "تعترف الدول المتعاقدة أن لكل دولة سيادة كاملة ومطلقة على الفضاء الجوي الذي يعلو اقليمها" ويشمل اقليم الدولة فيما يتعلق بتطبيق احكام المعاهدة الاراضي والمياه الاقليمية الملاصقة لها والواقعة تحت سيادة الدولة المعنية أو تحت سلطتها أو حمايتها أو المشمولة بانتدابها وذلك وفق ما جاء في المادة الثانية من الاتفاقية المشار إليها وعلى هذا الاساس يمكن القول ان مؤتمر شيكاغو فشل في ايجاد اطار قانوني متعدد الاطراف (دولي) لتنظيم النقل الجوي التجاري وترك ذلك للاتفاقيات الثنائية بين الدول.

تنظيم النقل الجوي التجاري هو المتعلق بالقوانين والنظم والاجراءات التي تقوم بها الدولة داخل اقليمها - اثناء ممارستها لسيادتها الوطنية على هذا الاقليم والفضاء الجوي الذي يعلوه وفقا لما هو وارد في اتفاقية شيكاغو- لتنظيم نشاطات الافراد والشركات الوطنية والاجنبية ذات الصلة بمجال النقل

الجوي التجاري ويسمى مثل هذا التنظيم بالتنظيم الوطني للنقل الجوي الذي يشمل الخطوط الجوية الداخلية والخطوط الجوية الدولية وشركات النقل الجوي الوطنية والاجنبية العاملة في اقليم الدولة مع ضرورة الاخذ في الاعتبار ما يترتب على الدولة من التزامات ناشئة بموجب أي اتفاقيات وترتيبات ثنائية و/أو متعددة الاطراف ومواقف وإهتمامات الدول اخرى وتختلف أهداف تنظيم النقل الجوي من دولة إلى أخرى إذا ما وضع في الاعتبار أن هذه الاهداف تتأثر بالسياسات المحلية والدولية والسياسات الاقتصادية المعتمدة في كل دولة والحجم الجغرافي لإقليمها ومعدلات التنمية الوطنية وفي جميع الاحوال فإن أهداف التنظيم الوطني للنقل الجوي لأي دولة يمكن أن تشمل الآتي:

- المساهمة في التنمية الوطنية في مختلف مجالاتها الاقتصادية والاجتماعية والثقافية وغيرها.
- توفير فرص العمل اللازمة للباحثين عن العمل.
- مقابلة الطلب على النقل الجوي في مجال التجارة الخارجية.
- المساهمة في تنشيط قطاعات الخدمات الاخرى مثل قطاع السياحة.
- دعم أغراض الدفاع الوطني.
- المساهمة في تلبية احتياجات المساعدة اثناء وقوع كوارث طبيعية وفي حالات الطوارئ.
- تهيئة الظروف المناسبة لدعم صناعة النقل الجوي وضمان نموها على النحو الذي يتواكب مع التطورات والمستجدات في هذا المجال.
- دعم تسويق خدمات النقل الجوي بما يحقق ايرادات بالنقد الاجنبي.

تتألف عملية التنظيم الوطني للنقل الجوي من ثلاثة جوانب اساسية هي:

أولا: الجانب التشريعي:

ويتعلق هذا الجانب بالاجراءات الخاصة بإصدار القوانين ووضع السياسات والقواعد القياسية والنظم والمعايير اللازمة لعملية التنظيم.

ثانيا: جانب منح التراخيص:

وهو الجانب المتعلق بإصدار التراخيص وأذونات القيام بخدمات النقل الجوي الداخلية والدولية للشركات الناقلة الوطنية منها والاجنبية على أساس مستمر أو لفترات طويلة الأجل مثل الترخيص بتشغيل الخطوط الجوية المنتظمة على قطاع واحد أو عدة قطاعات محددة كما أن منح التراخيص أو الاذونات قد يشمل أيضاً مسوقي خدمات النقل الجوي للركاب والبضائع من منظمي الرحلات العارضة لنقل المجموعات السياحية ووكلاء السفر والشحن الجوي، وفي جميع الاحوال فإن السلطات المعنية بمنح التراخيص والاذونات تملك أيضاً حق منح هذه التراخيص أو الاذونات وفق شروط محددة ولها حق الرفض أو الوقف للتراخيص الصادرة إذا ما اقتضت المصلحة الوطنية ذلك وعادة ما يكون الترخيص في شكل رخصة أو اذن يصدر من السلطات المسؤولة عن النقل الجوي، وتقوم بعض الدول بإصدار الترخيص للناقلين المحليين في حين تصدر الاذن للناقلين الاجانب وتقوم دول أخرى بمنح الترخيص للتشغيل المنتظم سواء كان لشركات وطنية أو شركات أجنبية وتصدر الاذن للتشغيل العارض وتجدر الاشارة إلى أن الدول تضع معايير محددة لمنح التراخيص للناقلين المحليين (تختلف من دولة إلى أخرى) تتضمن متطلبات وطنية تتعلق بملكية الشركات الوطنية واداراتها ومدى أهليتها القانونية والمالية والادارية للقيام بخدمات النقل الجوي المقترح تقديمها وقدرتها الفنية والادارية على الإلتزام بالقواعد القياسية المعتمدة والمتعلقة بأمن وسلامة النقل الجوي

وفي جميع الاحوال فإن التراخيص أو الاذونات الصادرة لابد وأن تكون متوافقة مع اتفاقيات خدمات النقل الجوي التي تربط الدولة المانحة مع الدول الأخرى بحيث يتطلب الامر مراعاة الحقوق المتاحة للدولة بموجب هذه الاتفاقيات إما منح الاذن للشركات الاجنبية فإنه يعتمد في الاساس على المعايير المحددة في الاتفاقيات الموقعة مع دول هذه الشركات بالاضافة إلى القوانين والقواعد أو الانظمة الوطنية المعتمدة بالخصوص..

ثالثا: جانب منح التراخيص المؤقتة:

ويتعلق هذا الجانب بمنح التراخيص المؤقتة لعمليات جوية محددة مثل تشغيل رحلة جوية واحدة أو عدة رحلات عارضة للركاب أو الشحن الجوي أو الموافقة على اعتماد تعريفات أو جداول مواعيد معينة وذلك بما يتوافق مع القوانين والقواعد القياسية والانظمة الوطنية المعتمدة وكذلك الإلتزامات الدولية التي تنشأ من الاتفاقيات أو القواعد الدولية ذات الصلة وعادة ما تصدر هذه التراخيص في شكل قرارات واجراءات يومية تتولاها السلطات المسؤولة عن النقل الجوي.

عناصر هيكل التنظيم الوطني للنقل الجوي:

يقوم هيكل التنظيم الوطني للنقل الجوي على جانبين هامين وأساسيين هما:

- الجانب القانوني: وما يتعلق بالقوانين الوطنية والقواعد القياسية والنظم والمعايير المعتمدة المحلية منها والدولية والسياسات المعلنة بالاضافة إلى القرارات القانونية والادارية واللوائح التنفيذية والتراخيص والاذونات والاتفاقيات الثنائية ومتعددة الاطراف التي تكون الدولة طرفا فيها.

- الجانب التنظيمي: وهو ما يتعلق بالجهة أو الجهات الرسمية المنوط بها مسؤوليات النقل الجوي في الدولة، والسلطات المخولة بالنقل الجوي تنوب عن الجهات الرسمية الاخرى التي ليس لها علاقة بالنقل الجوي الداخلي والدولي ولكن نشاطها ومسؤولياتها الفنية والادارية ثؤتر في النقل الجوي الدولي، وتمثل الجهة الوطنية المسؤولة عن النقل الجوي (تسمى سلطات الطيران المدني في بعض الدول وهي في الجماهيرية مصلحة الطيران المدني) عنصراً اساسياً في الجانب التنظيمي لهيكل التنظيم الوطني فهي الكيان الحكومي المسؤول مسؤولية مباشرة عن التنظيم لجميع الجوانب الفنية للنقل الجوي التجاري منه والعام (مثل الملاحة الجوية وسلامة الطيران المدني) والجوانب الاقتصادية المتعلقة بالنقل الجوي كما أن هناك جهات حكومية أخرى تعتبر عناصر هامة في التنظيم الوطني - بالرغم من عدم صلتها المباشرة بالنقل الجوي ولكن تؤثر نشاطاتها في النقل الجوي الدولي كما سبقت الاشارة ومن هذه الجهات:

١- السلطات الجمركية: وهي الجهة المسؤولة عن تنفيذ القوانين والقرارات واللوائح والضوابط المتعلقة بالاستيراد والتصدير.
٢- سلطات الجوازات: وهي الجهة المسؤولة عن الاجراءات المتعلقة بدخول وخروج الركاب من المنافذ المعتمدة في الدولة.
٣- السلطات الصحية: وهي الجهة المسؤولة عن تنفيذ القوانين والقرارات والنظم المتعلقة بالتفتيش والحجر الصحي على المسافرين والبضائع.
٤- السلطات النقدية: وهي الجهة المسؤولة عن تنفيذ الضوابط المتعلقة بتغيير العملات الاجنبية وتحويل فائض مبيعات شركات النقل الجوي الاجنبية وفق اتفاقيات خدمات النقل الجوي الموقعة مع دولها.

٥- سلطات حماية البيئة: وهي الجهة المسؤولة عن تطبيق الحدود المسموح بها في مجال حماية البيئة بما في ذلك ضوضاء الطائرات المشغلة.
٦- السلطات المختصة بالقوى العاملة: وهي الجهة المسؤولة عن تطبيق القوانين في مجال تعيين موظفي الشركات الوطنية والاجنبية.
٧- السلطات المختصة بالسياحة: وهي الجهة المسؤولة عن تنمية قطاع السياحة وتشجيع سفر السياح الاجانب إلى الدولة المعنية.
٨- السلطات الاقتصادية: وهي الجهة المسؤولة عن تطبيق قوانين حماية المنافسة ومنع الاحتكار والحد من قيام الشركات الوطنية والاجنبية ببعض الانشطة التي قد تضر بالمصلحة الوطنية أو مصلحة مستخدمي خدمات النقل الجوي.
٩- السلطات الضريبية: وهي الجهة المسؤولة عن تطبيق القوانين المتعلقة بالضرائب علي أرباح الشركات الوطنية والاجنبية وتلك المتعلقة بالوقود واستيراد مستلزمات التشغيل وغيرها.

التنظيم الحكومي للنقل الجوي التجاري (regulation system):

استناداً إلى ما جاء في اتفاقية شيكاغو فيما يتعلق بحق الدولة في السيادة الكاملة والمطلقة على فضائها الجوي وأن يكون لها شركة وطنية للنقل الجوي وانطلاقا من مبدأ تكافؤ الفرص بين الناقلين الجويين للدول المتعاقدة وأحقيتهم في إقتسام حركة النقل الجوي فيما بين الدول المرتبطة باتفاقيات خدمات النقل الجوي ظهر ما يعرف بالتنظيم الحكومي للنقل الجوي التجاري والذي يتضمن بأن تدخل الدولة في تنظيم النقل الجوي من الضرورة بمكان لتأكيد الحقوق المنصوص عليها في الاتفاقية المشار اليها ويعتمد هذا التنظيم على الاسس الآتية:

١- سيادة الدولة في تنظيم النقل الجوي التجاري باعتبار أن هذه السيادة من المبادئ الاساسية للطيران المدني الدولي.
٢- إن تنظيم النقل الجوي التجاري يخضع للاتفاقيات التي يتم ابرامها بين الدول المتعاقدة.
٣- إن النقل الجوي التجاري يمثل أهمية بالغة في علاقات الدول السياسية والاقتصادية والثقافية كما انه يمثل عامل مهم للامن الوطني إلى جانب أمور أخرى ذات العلاقة.

من هذا المنطلق فإن الدول المؤيدة لنظام التنظيم الحكومي للنقل الجوي التجاري ترى ضرورة اتخاذ اجراءات حمائية من شأنها الحفاظ على حقوقها المنصوص عليها في الاتفاقيات الموقعة مع الدول الأخرى ومن هذه الاجراءات الحمائية ما يلي.

١- تأكيد مبدأ تكافؤ الفرص بين الناقليين الجويين من خلال اعتماد طريقة تقاسم السعة المعروضة وإعطاء الحق لكل شركة معينة في عدد من الرحلات والمقاعد يساوي نفس العدد الممنوح للشركة الأخرى المعينة من الدولة الأخرى.
٢- أن تكون السعة المعروضة مرتبطة بالطلب على النقل الجوي بين الدولتين بحيث لا يتم زيادة عدد المقاعد أو الرحلات لأي طرف إلا إذا تجاوزت نسبة الامتلاء على الرحلات المشغلة فعلا ٧٠ % من السعة المعروضة.
٣- تحديد طرازات الطائرات المشغلة وضرورة الحصول على الموافقة في حالة تغيير الطراز.
٤- المراقبة المباشرة للحركة المنقولة.
٥- الموافقة المسبقة على التعريفات التي يعرضها الناقل الجوي لكل طرف متعاقد والإشراف على متابعة التطبيق.

٦- فرض عقوبات على الشركات الناقلة التي لا تلتزم بأحكام اتفاقيات النقل الجوي وعلى الأخص فيما يتعلق بنقل عدد من الركاب يزيد عن الحصة المقررة أو التعريفات المعتمدة أو استعمال الحرية الخامسة والسادسة بالمخالفة لإحكام الاتفاقيات الثنائية الموقعة.

٧- فرض قيود على منح الحرية الخامسة.

وتجدر للإشارة إلى أن عدد الاتفاقيات الثنائية الموقعة بين الدول والمسجلة فعلا لدى منظمة الطيران المدني الدولي يزيد عن ٤٠٠٠ اتفاقية تنص معظمها على المبادئ الأساسية التي ترسخ إجراءات حماية للحفاظ على الحقوق المنصوص عليها في اتفاقية شيكاغو ومن هذه المبادئ الواردة في الاتفاقيات المشار إليها الآتي:

* تنص معظم الاتفاقيات على أن تكون الملكية لشركات النقل الجوي المعينة ملكية جوهرية (٥١%) للدولة المتعاقدة أو لأحد رعاياها من المؤسسات أو الأفراد.

* التحديد المسبق للسعة المعروضة من الشركات المعينة.

* تحديد أسعار النقل والحصول على الموافقة اللازمة عليها من قبل سلطات الطيران المدني بشكل مسبق.

* يتم التعيين المفرد (single designation) لشركات الطيران فيما بين الدولتين المتعاقدتين.

وقد اعتبرت هذه المبادئ إلى جانب ما ورد في الاتفاقيات المتعددة الأطراف (مثل ما ورد في المادة الأولى من اتفاقية العبور الدولية التي تشترط أن تكون ملكية الشركات ملكية جوهرية للدولة أو لأحد رعاياها لاستيفاء متطلبات منح التصريح بالعبور أو الهبوط) أسس قانونية يعتمد عليها التنظيم الحكومي للنقل الجوي التجاري.

انعكاسات التنظيم الحكومي للنقل الجوي التجاري:

نتج عن اعتماد التنظيم الحكومي للنقل الجوي التجاري عدداً من النتائج كان لها انعكاسات واضحة على صناعة النقل الجوي تمثلت في الآتي:

- أصبحت شركات النقل الجوي العاملة ضمن إطار التنظيم الحكومي تعتمد اعتماداً كلياً على الدولة في كل اجرءاتها.
- أصبح الدعم المالي الذي تتلقاه الشركات من الدولة عنصراً هاماً وأساسياً في سياستها المالية.
- التأثير الواضح للشركات في السياسة الوطنية للطيران المدني والنقل الجوي التجاري.
- قيام الشركات باحتكار الخدمات المقدمة في المطارات مثل خدمات المناولة/الصيانة/التموين وغيرها من الخدمات ذات العلاقة بالنقل الجوي التجاري مثل خدمات الوكيل العام للمبيعات (تشترط بعض الدول أن تكون الشركة الوطنية للنقل الجوي هي الوكيل العام الوحيد الذي يمكن أن تعينه الشركات الأخرى).
- وضع الشروط والعراقيل المقيدة لحرية الشركات الأخرى في الدخول للأسواق.
- ارتفاع أسعار النقل الجوي نتيجة لارتفاع التكاليف وغياب المنافسة من الشركات الأخرى.
- تدخل الحكومات في شبكات التشغيل للشركات الوطنية وفرض تشغيل خطوط سياسية لتحقق أي مردودات اقتصادية.
- تدخل الحكومات في إدارة الشركات وفرض تعيين رؤساء ومدراء وحتى موظفين في هذه الشركات دون مراعاة المصلحة الاقتصادية إلى

جانب التغيير المستمر لإدارة هذه الشركات الأمر الذي ساهم في عدم وجود الاستقرار الإداري اللازم في الشركات الوطنية.

- ➢ الضغط المستمر من قبل الشركات العاملة في ظل التنظيم الحكومي للنقل الجوي التجاري للحصول على مزيد من قرارات الحماية دون مراعاة مصالح مستعملي النقل الجوي والشركات الأخرى.

التنظيم غير الحكومي للنقل الجوي التجاري (de regulation system):

التنظيم غير الحكومي أو ما يمكن أن يطلق عليه (اللاتنظيم) تعبير مشتق من الكلمة الانجليزية (de regulation) وتعني عملية تخفيض أو تقليص أو إلغاء كامل للتنظيم الحكومي (regulation) على أي صناعة أو خدمة وخصوصاً الأسعار المسموح لها بعرضها وترك ذلك للتحديد عن طريق قوى السوق (العرض والطلب) وقد جاء هذا التنظيم بعد أن أصدرت الولايات المتحدة الأمريكية في ١٩٧٨/١٠/٢٨القانون الذي يسمى بقانون (deregulation airline act) وكان الغرض الأساسي من إصدار هذا القانون هو إلغاء المراقبة الحكومية عن النقل الجوي التجاري وإتاحة الفرصة لقوى السوق لتحديد مستوى الأسعار المقبول وذلك لتحقيق الأهداف الآتية:

١- المحافظة على سلامة النقل الجوي واعتبارها من الأولويات القصوى.

٢- الاعتماد على المنافسة في تقديم خدمات النقل الجوي.

٣- تشجيع خدمات النقل الجوي في مناطق المدن الرئيسية عن طريق مطارات ثانوية.

٤- تفادي التركيز على صناعة النقل الجوي الأمر الذي يؤدي إلى السماح لشركة واحدة أو أكثر بزيادات غير مبررة في الأسعار أو تخفيض في الخدمات المقدمة أو إلغاء المنافسة بين شركات النقل الجوي.

٥- تشجيع دخول شركات جديدة لسوق النقل الجوي وقيام الشركات العاملة الحلية بارتياد أسواق إضافية والاستمرار في تقوية الشركات الصغيرة.

وكان صدور القانون المشار إليه هو بداية التطبيق الفعلي لنظام التنظيم غير الحكومي للنقل الجوي التجاري الذي يستند على المبادئ الأساسية الآتية:

- اعتبار امن وسلامة النقل الجوي من الأمور الرئيسية ذات الأهمية القصوى.
- الحرية الكاملة لشركات النقل الجوي في دخول الأسواق والتعيين المتعدد للناقلين الجويين (multi designation).
- إلغاء القيود المتعلقة بتحديد عدد الرحلات والسعة المعروضة وعدم ربط السعة بالطلب على النقل الجوي.
- الامتناع عن تقديم أي دعم أو تمييز للشركات الوطنية.
- عدم التدخل في الأسعار وترك تحديدها عن طريق قوى السوق (العرض والطلب).
- التشغيل وفق القواعد الاقتصادية المتعارف عليها.
- تكوين كيانات ضخمة في صناعة النقل الجوي عن طريق اندماج الشركات فيما بينها.
- تحقيقا لأكبر كفاءة لتشغيل المعدات المستخدمة.
- بناء شبكات تشغيل مثلى تحقق أفضل عمليات جوية.
- ضمان إيجاد المنافسة العادلة بين الشركات وضمان حقوق مستخدمي النقل الجوي.
- وضع قواعد تطبيقية صارمة لمنع الاحتكار.

انعكاسات التنظيم غير الحكومي للنقل الجوي التجاري:

من خلال التطبيق الفعلي لنظام التنظيم غير الحكومي للنقل الجوي لوحظ أن هذا التنظيم يؤدي إلى انعكاسات على النقل الجوي التجاري تتمثل في الآتي:

١- التقليل من الاهتمام بأمن وسلامة النقل الجوي.

٢- تركيز شركات النقل الجوي على تشغيل القطاعات الأكثر حركة والابتعاد عن القطاعات الأخرى القليلة الحركة.

٣- قيام شركات النقل الجوي الكبيرة بتقديم أسعار من شأنها التأثير على الشركات الأخرى الصغيرة وطردها من سوق النقل الجوي.

٤- قيام الشركات الكبيرة بعرض حمولة أكثر من الطلب الأمر الذي يؤدي إلى طرد الشركات الأخرى الصغيرة غير القادرة علي مجاراتها.

٥- استحواذ الناقلين الكبار على السوق وطردهم الناقلين الآخرين الأقل حجماً.

متطلبات ضبط السوق في التنظيم غير الحكومي للنقل الجوي التجاري:

أن رفع القيود على النقل الجوي التجاري والاتجاه نحو الانفتاح الكامل للسوق وضمان أن تكون هذه السوق محكومة بقوى العرض والطلب في ظل الفرص المتكافئة والعادلة يتطلب أن تقوم الدول باتخاذ عدد من الإجراءات لضبط سوق النقل الجوي في ظل المنافسة الشريفة ومنع الاحتكار من قبل الكيانات الكبيرة ومن هذه الإجراءات ما يلي:

- إصدار قوانين صارمة لمنع الاحتكار لصناعة النقل الجوي.

- إيجاد أنظمة ومعايير وضوابط وطنية محددة لمراقبة أمن وسلامة النقل الجوي التجاري يتوافق مع برنامج الايكاو للتدقيق على أعمال السلامة الجوية.
- منع الدعم الذي تقدمه الحكومات لشركاتها الوطنية وتحريم معاملات التمييز والتفضيل لهذه الشركات.
- إيجاد آليات محددة للتأكد من أن الأسعار المقدمة تتوافق مع التكاليف.

نظام إعادة تنظيم النقل الجوي التجاري (re regulation system):

يعتمد هذا النظام على مبدأ مصلحة الدولة وضبط سوق النقل الجوي وفق المعطيات التي تقتضيها المصلحة العامة، حيث أن هذا النظام هو خليط من نظام التنظيم الحكومي والتنظيم اللاحكومي للنقل الجوي، فعلى سبيل المثال يمكن للدولة أن تنتهج سياسة الأجواء المفتوحة مع دولة أو دول ما، ويمكن أن تنتهج السياسة الحمائية مع دولة أو دول أخرى إذا بدى لها أن هذه الدولة تقوم بدعم ناقلتها الوطنية بشكل مباشر أو غير مباشر الأمر الذي يؤدي إلى أن هذه الشركة تكون قادرة على طرح أسعار أو سعة من شأنها أن تؤدي إلى:

- امتصاص الحركة من السوق.
- تحويل المطار الخاص بها إلى مطار مغذي لمطار تلك الدولة.
- إقصاء ناقل أو ناقلين آخرين لا تتوفر لهم امكانية طرح أسعار مماثلة أو سعة مماثلة.
- احتكار الحركة على هذا الطريق.

اتفاقيات النقل الجوي:

اتفاقيات العبور:- اتفاق مرور الخطوط الجوية الدولية "اتفاق العبور" (INTERNATIONAL AIR SERVICES TRANSIT AGREEMENT) IASTA.

أُقر هذا الاتفاق للتوقيع عليه في مدينة شيكاغو، في ٧ ديسمبر عام ١٩٤٤م، وأصبح ساري المفعول اعتباراً من ٣٠ يناير عام ١٩٤٥م. ويطلق عليه اتفاق الحريتين، وهو يتضمن الحرية الأولى "حرية العبور"، والحرية الثانية "حرية الهبوط" لأغراض غير تجارية PURPOSES STOP FOR NON TRAFFIC. وحظي بقبول عام، من الدول المختلفة.

اتفاق النقل الجوي الدولي، أو ما يُسمى "اتفاق الحريات الخمس" IATA

INTERNATIONAL AIR TRANSPORT AGREEMENT

فُتح باب التوقيع على هذا الاتفاق، اعتباراً من ٧ ديسمبر ١٩٤٤م، وأصبح ساري المفعول اعتباراً من ٨ فبراير ١٩٤٥م.

وينظم هذا الاتفاق تبادل الحريات الجوية الخمس، في مجال النقل الجوي الدولي المنتظم، بما في ذلك الحريتين الأولى والثانية. ولم يحظ اتفاق النقل الجوي بأي نجاح يذكر، فقد انضمت إليه تسع عشرة دولة فقط، وانسحبت منه إلى الآن سبع دول، بل إن الولايات المتحدة الأمريكية، التي نادت بمبدأ الحرية في مؤتمر شيكاغو، أعلنت بعد أن وقعت على هذا الاتفاق أنها لن تصدق عليه، وسحبت توقيعها عليه في ٢٥ يولية ١٩٤٦م.

الاتفاقيات الثنائية للنقل الجوي:

اتفاقيات النقل الجوي الثنائية هي تلك المتعلقة بتنسيق الطيران التجاري على الخطوط الجوية المنتظمة بين دولتين بحيث تشمل هذه الاتفاقيات تحديد الطرق الجوية التي يمكن لطائرات الدولتين عبورها والنقاط الجوية التجارية

التي يمكن الهبوط فيها لأخذ أو إنزال الركاب والبضائع وتحديد شروط السفر والأسعار المستخدمة بحيث يكون هناك تطبيقا لمبدأ تكافؤ الفرص ومنع المنافسة لضمان عدم طغيان بلد على أخر في هذا الشأن .. وكان (اتفاق برمودا) الموقع في سنة ١٩٤٦ بين الولايات المتحدة الأمريكية وانجلترا أول وأهم هذه الاتفاقيات لتنظيم الطيران التجاري على الخطوط المنتظمة بين الدولتين .. وقد أبرمت ليبيا عدداً من الاتفاقيات الثنائية للنقل الجوي مع عدد من دول العالم وذلك لتنسيق الطيران التجاري بين هذه الدول وليبيا.

الاتفاقيات الجماعية للنقل الجوي:

الفصل الثالث: عقد النقل الجوي

يعتبر عقد النقل الجوي من العقود الملزمة للجانبين وهو يقوم على التزام الناقل بنقل شخص أو بضاعة من مكان لاخر عبر الجو مقابل التزام الطرف الاخر (المسافر أو صاحب البضاعة) بدفع اجر مقابل عملية النقل ولعقد نقل الجوي صفة دولية وهو يقوم على التراضي على الرغم من أنه يتصف بأنه من عقود الاذعان كونه تنحصر مساهمة المسافر أو صاحب البضاعة فيه على القبول بالشروط الموضوعة سلفا من قبل الناقل الجوي.

وثائق عقد النقل الجوي:

تذكرة السفر:

تلزم إتفاقية وارسو الناقل الجوي، بإستخراج تذكرة سفر للراكب وتسليمها إليه ويفي الناقل بهذا الإلتزام، من ثم فلا مسؤولية عليه تجاه المسافر، ولو قام بتسليم التذكرة لممثل هذا الأخير أو لمن إبتاعها لحسابه، أو بتسليمها لممثل المجموعة التي تنوي السفر وذالك في الرحلات الجماعية ويجب وفقاً لنص المادة الثالثة من الفقرة الأولى من الإتفاقية، أن تشمل تذكرة السفر على البيانات الآتية:

- مكان وتاريخ إصدارها.
- نقطتا القيام والوصول ويفيد هذا البيان في معرفة مدى إنطباق معاهدة وارسو على عقد النقل دولياً.
- المحطات المنصوص عليها مع الإحتفاظ للناقل بحقه في النص على إمكان تعديلها عند الضرورة وذالك دون أن يؤدي هذا التعديل إلى زوال الصفة الدولية للنقل.

- ويلاحظ على هذا البيان، أنه تطبيق لما سبق أن قلنا بشأن الصفة الدولية للنقل تتحدد بما جاء في عقد النقل، وليس بما تم تنفيذه فعلا.
- اسم وعنوان الناقل أو الناقلين.
- النص على أن النقل يخضع لنظام المسؤولية المقرر في إتفاقية وارسو.

ويترتب عن هذا البيان خضوع النقل الجوي لأحكام إتفاقية وارسو الخاصة بالمسؤولية حتى ولو لم تتوافر شروط إنطباقها قانونيا، كما تؤدي إلى تطبيق أحكام اتفاقية من جانب القضاء إذا كانت لا تخالف نصوصاً آمرة في قوانين هذه الدول، أو النظام العام فيها، إذ تعتبر أحكام معاهدة وارسو من الشروط الاتفاقية في العقد في هذه الحالة.

وقد جاء بروتوكول لاهاي وعدل البيانات السالفة وحصرها في ثلاثة بيانات أولها ذكر نقطتي القيام والوصول، وثانيها أنه إذا وقعت نقطتا القيام والوصول في اقليم الدولة المتعاقدة نفسها وكانت هناك محطة رسو جوي أو أكثر في اقليم دولة أخرى وجب ذكر إحدى هذه المحطات، وثالث هذه البيانات أنه في حالة قيام المسافرين برحلة تقع فيها نقطة الوصول أو احدى محطات الرسو في دولة أخرى غير دولة القيام فإن النقل الجوي في هذه الحالة تنطبق عليه اتفاقية وارسو التي تضع حداً أقصى للتعويض المستحق في الاصابة بأذى بدني أو الوفاة، لا قدر الله، وقد عدل البروتوكول السالف الذكر الجزاء المقرر بموجب اتفاقية وارسو من حرمان الناقل من التمسك بالحد الأقصى للتعويض إذا ارتضى نقل الراكب دون تزويده بتذكرة السفر أو إذا لم تشمل التذكرة البيان الأخير.

أما منظمة النقل الجوي العالمية "أياتا" فرضت على جميع شركات الطيران في العالم إيقاف العمل بتذاكر الطيران الورقية (اليدوية والآلية) والعمل بالتذاكر الإلكترونية بنهاية أيار من العام ٢٠٠٨.

بطاقة الامتعة:

الأمتعة على نوعين: أمتعة تكون بصحبة الراكب ويحتفظ بحراستها وحيازها ويطلق عليها اسم "حقائب اليد" وأمتعة بصحبة الراكب ولكنه يتخلص من حراستها بتسليمها إلى الناقل، ويطلق عليها إسم "الأمتعة المسجلة" فإذا لم تكن هذه الأخيرة بصحبة الراكب وثم شحنها فإنها تعتبر من البضاعة، وليست من الأمتعة المسجلة وبالتالي وتخضع للقواعد الخاصة بنقل البضاعة ولقد إهتمت الإتفاقية والبروتوكولات المعدلة لها بالأمتعة المسجلة فقط وهي بصدد تنظي موثائق النقل.

بيانات إستمارة الأمتعة في إتفاقية وارسو:

الزمت اتفاقية وارسو الناقل اصدار إستمارة للأمتعة من نسختين، إحداهما للراكب والأخرى يحتفظ بها الناقل، ونصت على البيانات الإلزامية التي يجب أن تشتمل عليها الاستمارة هي:

- مكان وتاريخ اصدارها.
- نقطتا لقيام والوصول.
- إسم وعنوان الناقل أو الناقلين.
- رقم تذكرة السفر.
- النص على أن يكون تسليم الأمتعة إلى حامل الإستمارة.
- عدد الطرود ووزنها.

- مقدار القيمة المبينة في الإقرار بالتطبيق لأحكام الفقرة بالثانية من المادة ٢٢ الخاصة بمقدار التعويض المستحق وحده الأقصى.
- النص على أن النقل يخضع لنظام المسؤولية المقرر في هذه الإتفاقية.

أما اتفاقية مونتريال الجديدة فقد اقتصدت كثيراً بالنسبة لاستمارة نقل الأمتعة، وذلك انسجاماً مع سهولة النقل الجوي، وعدم ارهاق كاهل الناقل بمثل هذه البيانات ففي المادة ٣ /٣ نصَت على أنه" على الناقل أن يسلم بطاقة تعريف عن كل قطعة من الأمتعة "وقد تضَمنت الشروط العامة للايات أحكام نقل أمتعة المسافر المسجلة في المادة ٩ منها والبيانات اللازم ذكرها في بطاقة الأمتعة، وقد أوضحت ضرورة نقل الأمتعة على نفس الطائرة، التي تقل المسافر وإلا فيجب أن يتم النقل على أول طائرة تسبق أو تلحق الطائرة التي تنقل، أو نقلت المسافر واستلزمت أن تكون هذه الأمتعة محكمة الربط والتغليف، كما استبعدت من تعبير "الأمتعة" الأشياء الهشة أو القابلة للتلف، وأوراق النقد والحلي والفضيات والقيم، ونصَت شروط الاياتا على ألا تحتوي أمتعة المسافر على مواد متفجرة أو سوائل أو حيوانات حية، بما فيها الطيور والزواحف إلا إذا وافق عليها الناقل الجوي بشروط منفصلة.

الأمتعة على نوعين: أمتعة تكون بصحبة الراكب ويحتفظ بحراستها وحيازها ويطلق عليها اسم "حقائب اليد" وأمتعة بصحبة الراكب ولكنه يتخلص من حراستها بتسليمها إلى الناقل، ويطلق عليها اسم "الأمتعة المسجلة" فإذا لم تكن هذه الأخيرة بصحبة الراكب وثم شحنها فإنها تعتبر من البضاعة، وليست من الأمتعة المسجلة وبالتالي وتخضع للقواعد الخاصة بنقل البضاعة.

أما اتفاقية مونتريال الجديدة فقد اقتصدت كثيراً بالنسبة لاستمارة نقل الأمتعة، وذلك انسجاماً مع سهولة النقل الجوي، وعدم ارهاق كاهل الناقل

بمثل هذه البيانات ففي المادة ٣ /٣ نصَت على أنه "على الناقل أن يسلم بطاقة تعريف عن كل قطعة من الأمتعة".

وقد تضَمنت الشروط العامة للاياتا أحكام نقل أمتعة المسافر المسجلة في المادة ٩ منها والبيانات اللازم ذكرها في بطاقة الأمتعة، وقد أوضحت ضرورة نقل الأمتعة على نفس الطائرة، التي تقل المسافر وإلا فيجب أن يتم النقل على أول طائرة تسبق أو تلحق الطائرة التي تنقل، أو نقلت المسافر واستلزمت أن تكون هذه الأمتعة محكمة الربط والتغليف، كما استبعدت من تعبير "الأمتعة" الأشياء الهشة أو القابلة للتلف، وأوراق النقد والحلي والفضيات والقيم، ونصَت شروط الاياتا على ألا تحتوي أمتعة المسافر على مواد متفجرة أو سوائل أو حيوانات حية، بما فيها الطيور والزواحف إلا إذا وافق عليها الناقل الجوي بشروط منفصلة.

خطاب النقل الجوي (بوليصة الشحن):

التذاكر الورقية:

يعود تاريخ التذاكر الورقية إلى عشرينيات القرن العشرين عندما استخدمت كل شركة طيران نموذجاً مختلفاً للتذاكر الورقية بقواعد مختلفة بين شركة وأخرى.

مع تطور ونمو صناعة النقل الجوي التي عمت العديد من الدول على مستوى العالم ادركت شركات النقل الجوي الحاجة إلى توحيد وثائق النقل الجوي بما في اللوائح والإجراءات المتعلقة بها.

في عام ١٩٣٠، قامت لجنة المرور التابعة للاتحاد الدولي للنقل الجوي بتطوير أول تذكرة قياسية مكتوبة بخط اليد لرحلات متعددة. هذه المعايير نفسها خدمت الصناعة في أوائل السبعينيات.

في عام ١٩٧٢ مع انتشار الأتمة ودخول عصر الإلكترونات بدأت خطة الفوترة والتسوية (BSP) لوكلاء السفر والسياحة في طوكيو الأمر الذي أدى إلى ظهور تذكرة الأياتا (IATA) الورقية المحايدة كما ظهر ولأول مرة شعار الأياتا على غلاف التذاكر التي يمكن أن يستخدمها أي وكيل سفر على رحلات أي شركة طيران في العالم تقريباً.

في عام ١٩٨٣- عندما تم أتمته النظام مع شريط مغناطيسي على ظهر التذكرة – امكن تخزين جميع المعلومات المدونة في التذكرة إلكترونياً على التذكرة نفسها وامكن أيضاً استخدامها كبطاقة صعود إلى الطائرة وقد تم طباعة ما يقرب من ٢٨٥ مليون نسخة من التذاكر الورقية المحايدة الصادرة عن الأياتا في عام ٢٠٠٥.

التذاكر الالكترونية:

في ١ يونيو ٢٠٠٨، انتقلت صناعة النقل الجوي إلى التذاكر الإلكترونية بالكامل وأصبحت التذكرة الورقية من الماضي. وبالإضافة إلى التوفير الكبير في التكاليف الذي تحقق باستعمال التذاكر الإلكترونية والتي وصلت إلى قرابة ٣ مليار دولار سنوياً، فإن التذاكر الإلكتروني (ET) هي الاكثر ملاءمة للمسافرين الذين لم يعد لديهم ما يدعو للقلق بشأن فقدان التذاكر كما يمكنهم إجراء أي تغييرات على مسارات الرحلة الجوية بسهولة أكبر.

وتجدر الاشارة إلى أن شركة الخطوط الجوية المتحدة (United Airlines) هي أول شركة طيران في العالم تصدر تذاكر إلكترونية عام ١٩٩٤، وبعد قرابة عقد من الزمن وصلت نسبة استعمال التذاكر الالكترونية إلى ٢٠٪ فقط من جميع تذاكر الطيران الالكترونية الصادرة في ذلك الوقت.

في شهر يونيو عام ٢٠٠٤م ، حددت الأياتا هدفاً صناعياً بضرورة أن يتم في خلال مدة اقصاها شهر يونيو ٢٠٠٨ استعمال التذاكر الالكترونية بنسبة ١٠٠٪ وقد تحقق ذلك بالفعل في شهر يونيو ٢٠٠٨ كما سبقت الاشارة بالرغم من اعتقاد الكثيرين أن هذا كان هدفاً غير واقعي.

والتذاكر الالكترونية هي التذاكر التي يتم فيها تخزين تفاصيل بيانات الحجز واصدار التذاكر الخاصة بالمسافرين بشكل آمن في نظام شركة الطيران الآلي للحجز، وبالتالي تزيل الحاجة إلى التزود بتذكرة ورقية.

حيث لا تتطلب التذاكر الالكترونية الحاجة إلى تسليم أو استلام تذاكر ورقية من خلال الحجز عبر الإنترنت أو الشراء مباشرة من مكتب شركة الطيران وعلى ذلك فإن التذاكر الالكترونية تسرّع عمليات الحجز وتضفي عليها المزيد من المرونة.

الحجز:

حين تستكمل تعبئة بيانات الحجز سوف تظهر أمامكم صفحة تأكيد الحجز، توفر الارتباط مع إيصالات تذاكر إلكترونية فردية لكل شخص مدرج في مسار الرحلة نفسها. كما يمكن تأكيد وإرسال بيانات الحجز عبر البريد الإلكتروني للمسافر المعني يتضمن تفاصيل مسار الرحلة ورقم الحجز المرجعي وإيصالات التذكرة الإلكترونية.

ويمكن للمسافر أن يقوم بطباعة إيصال (إيصالات) التذكرة الالكترونية وإبرازها مع جواز السفر عند التقدم لمنصات قبول الركاب في المطار المحدد لإتمام إجراءات السفر.

مع الاشارة إلى ضرورة حجز تذاكر السفر الخاصة بأفراد الأسرة المسجلين على جواز السفر نفسه بشكل مستقل، وضرورة إبراز إيصالات التذاكر الإلكترونية الخاصة بكل منهم بغض النظر عن رقم جواز السفر.

مزايا استخدام التذكرة الإلكترونية:

١- لا يعني استعمال التذاكر الإلكترونية عدم حمل تذكرة ورقية خلال السفر فحسب، بل ان استعمال التذاكر اللاكترونية يوفر أيضاً راحة نفسية للراكب بالنظر إلى أن التذاكر الورقية قد تضيع أو تكون فيها أخطاء في الاسماء أو الحجوزات بالاضافة إلى امكانية تعرضها للسرقة.

٢- استعمال التذاكر الالكترونية لا يضطر الراكب لزيارة أحد مكاتب شركة الطيران لاستلام تذكرة السفر الخاصة به.

٣- إن تخزين المعلومات والبيانات الخاصة بالحجز وتذاكر السفر في منظومة شركة الطيران المعنية بشكل أمن يمكن من تغيير الحجز - كلما كان مسموحا به - في أي وقت (هاتفياً أو شخصياً) بكل سهولة، من دون الحاجة إلى إبراز تذكرة ورقية.

٤- يحتوي إيصال التذكرة الالكترونية على اسم ورقم جواز ومسار رحلة وتفاصيل الدفع الخاصة بكل مسافر.

٥- يتعين على الراكب اصطحاب هذا الإيصال لكي يستطيع دخول المطار وإبرازه عند إتمام إجراءات السفر وتجدر الاشارة إلى أنه قد يتم منع أي راكب من صعود الطائرة إذا كان رقم الجواز الذي يحمله يختلف عن رقم الجواز المبيَّن في إيصال التذكرة الإلكترونية.

فقدان التذكرة اللاكترونية:

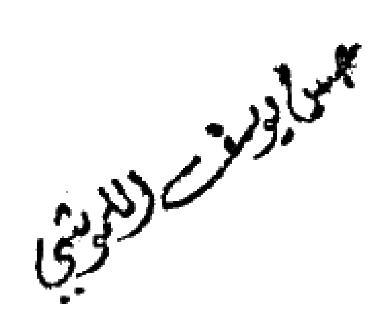
إذا فقد الإيصال المطبوع للتذكرة اللاكترونية أو الرقم المرجعي للحجز (PNR) الذي تم عن طريق الحجز عبر الإنترنت- من خلال الدخول إلى الموقع الشبكي- يجب على الراكب الدخول إلى موقع الشركة لاستعراض تفاصيل الحجز واعادة طباعة الايصال مرة أخرى ولا يمكن استعراض إيصال التذكرة اللاكترونية إذا ما تم الغاء الحجز.

عند الوصول إلى المطار، يتم التوجه إلى منصات قبول الركاب وذلك لاتمام إجراءات السفر ويجب ابراز جواز السفر بحيث تتم طباعة تفاصيل التذكرة مرفقة ببطاقة الصعود إلى الطائرة.

إتمام إجراءات السفر بواسطة التذكرة اللاكترونية:

لدى إتمام إجراءات السفر في المطار يتوجب على الراكب إبراز إيصال تذكرة الكترونية عن كل شخص مسافر ومسجل على جواز (جوازات) السفر. في كل الأحوال، يجب ألا يختلف رقم جواز السفر الذي يتم ابرازه عن الرقم المدرج في التذكرة الإلكترونية.

يقوم موظفو قبول الركاب في مطارات الاقلاع اثناء إجراءات السفر بالتحقق من بيانات إيصال التذكرة اللاكترونية ومطابقته مع تلك المحفوظة في نظام الحجز الإلكتروني، قبل أن يصدر بطاقة الصعود إلى الطائرة.



الفصل الرابع: وثائق الحركة والوثائق التجارية

قائمة الركاب:

تشترط اتفاقية شيكاغو في الملحق التاسع – المرفق ٢ ضرورة أن تحمل الطائرة المستندات والوثائق الخاصة بالمسافرين والبضائع وبيان الحمولة والتي تشمل الآتي:

كشف الركاب (PASSENGER MANIFEST)

يجب أن يشمل كشف الركاب علي المعلومات الآتية:

١- جنسية الطائرة وحروف تسجيلها.

٢- رقم الرحلة الجوية.

٣- تاريخ الرحلة.

٤- محطة الاقلاع ومحطات الوصول.

٥- اسماء الركاب وبيان عدد حقائبهم المسجلة.

٦- أوزان الحقائب وارقام تذاكر السفر التي بحوزتهم.

كشف البضاعة (CARGO MANIFEST)

كما نص الملحق المشار إليه آنفاً في المرفق رقم ٣ على ضرورة أن تشمل الوثائق التجارية التي يجب حملها على الطائرة ما يعرف بكشف الضائع متضمناً المعلومات الاتية:

جنسية الطائرة وحروف تسجيلها:

- رقم الرحلة الجوية.
- تاريخ الرحلة.
- محطة الاقلاع ومحطات الوصول.

- بيان عن حمولة الطائرة من البضائع (الشحن) موضحاً فيه عدد الطرود وأوزانها وأرقام بوالص الشحن.
- نوع وطراز الطائرة المشغلة.
- بيان بالبريد المدني المحمول وعدد الاكياس وأوزانها.

كشف الحمولة والتوزيع على الطائرة:

- يجب إعداد كشف الحمولة/وتوزيعها على الطائرة من نسختين موقعتين لكل رحلة من قبل الموظف المختص في محطة الاقلاع والتابع لشركة المناولة أو شركة الخطوط الجوية/المشغلو الذين يتحملون مسؤولية الإشراف على تحميل الطائرات وإعداد كشف التحميل ووزن الطائرة والوقود والبضائع والأمتعة والركاب وأفراد الطاقم وذلك وفقاً للآتي:
- جنسية الطائرة وحروف تسجيلها.
- رقم الرحلة الجوية.
- تاريخ الرحلة.
- محطة الاقلاع ومحطات الوصول.
- نوع وطراز الطائرة المشغلة.
- عدد الركاب على الدرجات المختلفة بالطائرة سياحية/أولى /رجال اعمال.
- الاوزان الخاصة بالطائرة.

١- الوزن الجاهز للتشغيل.

٢- الوزن الاقصى للاقلاع.

٣- الوزن الاقصى للهبوط.

٤- عدد الركاب ووزن الامتعة المسجلة والبضائع.

٥- وزن الوقود على الطائرة.

٦- توزيع الحمولة في مخازن الطائرة.

٧- تحديد أماكن الركاب على المقاعد.

٨- رسم بياني يمثل توزيع الحمولة بالطائرة ليبين نقطة التوازن بها حسب مركز ثقلها بالنسبة للجاذبية الارضية.

الباب الثالث: عناصر النقل الجوي التجاري

تمهيد:

يقوم النقل الجوي التجاري على ثلاثة عناصر أساسية تمثل أهم ركائز الطيران بشكل عام والنقل الجوي التجاري بشكل خاص وهذه العناصر هي:

١- الطائرة: وهي وسيلة النقل الجوي التجاري لنقل الركاب والبضائع بين نقاط مختلفة في أقصى البلدان وأدناها بما تمتاز به من سرعة فائقة وطاقة استيعابية كبيرة وسهولة ويسر في الاستعمال.

٢- الطاقم: وهم العناصر البشرية التي يجب أن تتوفر فيهم صفات جسمانية معينة وقدر لا بأس به من التأهيل العلمي والتدريب العملي والمهارات اللازمة التي تضمن تشغيل الطائرة بمن عليها من الركاب والبضائع بشكل أمن وسلامة.

٣- المطارات: وهي المساحة المخصصة من اليابسة أو الماء لمكان هبوط وإقلاع الطائرات من مختلف الأنواع والطرازات والتي يجب أن تتوفر فيها مواصفات محددة وسنتعرض في هذا الباب إلى شرح مفصل لهذه العناصر بما يمكن من التعرف على أهميتها في النقل الجوي التجاري.

الفصل الأول: الطائرات

تعريف الطائرة: الطائرة (aircraft) آلة معقدة جداً تتضافر في صناعتها العديد من العلوم الهندسية والالكترونية، وعرفت اتفاقية شيكاغو الطائرة بأنها "أثقل في وزنها من الهواء وتعتمد في طيرانها على قوة رد فعل الهواء الناتج من حركة الأسطح الثابتة بالطائرة بالنسبة للهواء" وكانت اتفاقية باريس الموقعة في العام ١٩١٩قد عرفت الطائرة بأنها «كل جهاز يعتمد في طيرانه على قوة رد فعل».

أنواع الطائرات: تصنف الطائرات إلى عدة أنواع منها ما يأتي:

تصنف الطائرات وفقاً لاستعمالها فهي إما طائرات حربية أو طائرات مدنية.

تصنف الطائرات وفقاً للمهام التي تقوم بها فهي إما أن تكون طائرات نقل (transport aircraft) وهي مصممة لنقل الركاب و/أو البضائع ومنها الطائرات التجارية، (commercial transport aircraft) أو طائرات استطلاع ومسح جوي أو لغرض إجراء البحوث العلمية.

وتصنف الطائرات أيضاً إلى طائرات الدولة (state aircraft) وهي الطائرات الحربية وطائرات الاستطلاع والطائرات المخصصة للشرطة بما فيها التي تقوم بمهمة خفر السواحل والطائرات المخصصة لمقاومة الآفات الزراعية وزراعة السحب والإسعاف الطائر- إذا كان يدخل في نطاق المرافق الصحية للدولة أو أي طائرات تستخدم لتنفيذ القانون في الدولة- وجميع هذه الطائرات لا تخضع لأحكام اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤.

تقسم الطائرات وفقاً للتنظيم الاقتصادي إلى فئات حسب نوع النقل الذي صممت من أجله الطائرة وذلك على النحو الآتي:

- طائرات الركاب (passenger aircraft) وهيم صنعة أساساً لنقل الركاب وأمتعتهم الشخصية المرافقة.
- طائرات الشحن (cargo aircraft) وهي الطائرات المخصصة لنقل البضائع فقط مع وجود إمكانية لنقل عدد محدود من الركاب لمرافقة بعض الأنواع من الشحن مثل الحيوانات الحية كالخيول والأبقار وغيرها أو المواد الثمينة.
- طائرات معدة للقيام بأكثر من وظيفة (combination aircraft) وهي الطائرات المتعارف عليها في صناعة النقل الجوي باسم (compi) وبإمكان هذه الطائرة نقل الركاب والبضائع في آن واحد في مقصورة مخصصة للركاب وأخرى مخصصة للشحن وبأشكال مختلفة في غالب الأحيان.

وتصنف الطائرات وفقا لأحجامها:

- طائرات عريضة الجسم (wide-body aircraft) وهي طائرات تكون مقصورتها الداخلية (fuselage) بمقاس يتراوح بين خمسة أمتار وستة أمتار وتكون كافية لجلوس من ٧ إلى ١٠ ركاب جنباً إلى جنب في ثلاث مجموعات يفصلها ممرين ويستوعب هذا النوع من الطائرات عدد من الركاب يتراوح بين ٢٠٠ إلى٦٠٠ راكب وكانت طائرة البوينج B747 أول طائرة عريضة الجسم مزودة بعدد أربعة محركات تدخل الخدمة في العام ١٩٦٩ بحمولة تجاوزت ٤٠٠ مقعد في مقصورة من ممرين بسعة ١٠ ركاب في كل صف تلتها بعد ذلك طائرة DC10 وطائرة اللوكهيد L-1011 وفي 1974العام قدمت شركة الايرباص طائرتها من نوع A300 كأول طائرة عريضة الجسم

بمحركين نفاثين ثم تتابع دخول الطائرات العريضة الجسم فدخلت الاليوشن IL-86 في العام ١٩٨٠ والايرباص٣١٠ والبوينج ٧٦٧ في العام ١٩٨٢ والمكدونالد دوجلاس MD-11 في العام ١٩٨٦ والاليوشن IL-96 في العام ١٩٩٢وطائرتي الايرباص A330 والايرباص A340 في العام ١٩٩٣ ثم قدمت شركة البوينج طائرتها من نوع B777 في العام ١٩٩٥ ويتوقع أن تقدم شركة الايرباص طائرتها الجديدة من نوع A380 للتشغيل التجاري أواخر العام ٢٠٠٧ – وهذه الطائرة أوسع طائرة للركاب في العالم وقد قامت بأول رحلة لها من مدينة تولوز بفرنسا في ٢٠٠٥/٤/٢٧ – وبإمكان هذه الطائرة الحديثة ذات الأربع محركات أن تنقل ما يصل إلى٥٥٥ راكب في ثلاث درجات للسفر أو ٨٥٣ راكب في درجة واحدة بكامل أمتعتهم الشخصية.

- طائرات ضيقة الجسم (narrow-body aircraft) وهي طائرات ذات ممر واحد يفصل بين مجموعتين عرضيتين من الركاب ومن أمثلتها طائرة البوينج ٧٣٧ والايرباص A٣١٨ وA٣١٩ وA٣٢٠.

كما تصنف الطائرات وفقاً للمسافات الجوية التي يمكن أن تطيرها خلال الرحلة المتصلة الواحدة وتقسم على النحو التالي:

- طائرات طويلة المدى (long-range aircraft): وهي الطائرات القادرة على الطيران لمسافة جوية تزيد عن٣٠٠٠ ميل بحري (٥٥٥٦كم) بحمولتها الكاملة في الظروف العادية للطيران المستقيم وتستعمل هذه الطائرات في الغالب لتشغيل الرحلات الجوية بين البلدان المتباعدة.

- طائرات متوسطة المدى (medium-range aircraft): وهي الطائرات التي يمكنها الطيران لمسافة جوية تتراوح من ١٢٠٠ ميل بحري (٢٢٢٤كم) ٣٠٠٠ ميل بحري (٥٥٥٦كم) بحمولتها الكاملة وفي الظروف العادية للطيران المستقيم.
- طائرات قصيرة المدى (short-range aircraft): وهذه الطائرات في غالب الأحيان ذات قدرة على الطيران لمسافة جوية لا تزيد عن ١٢٠٠ ميل بحري (٢٢٢٤كم) بحمولتها الكاملة في الظروف العادية للطيران المستقيم.

وتصنف الطائرات- لأغراض التخطيط للأسطول والتنبؤ لشبكات التشغيل في شركات النقل الجوي- وفقاً لعدد المقاعد المتوفرة فيها إلى الآتي:

- طائرات ذات السعة الكبيرة (high-capacity aircraft) وتكون السعة لهذه الطائرات من ٣٥٠ إلى ٥٠٠ مقعد تقريباً.
- طائرات ذات السعة الفائقة (ultra high capacity aircraft) وهي طائرات نقل جوي تجاري كبيرة جداً سعتها التقريبية تزيد عن ٦٠٠ مقعد وستكون طائرة الايرباص A380 التي سيتم تشغيلها تجارياً في نهاية العام ٢٠٠٧ هي المثل الأنسب لهذا النوع من الطائرات.

وتجدر الإشارة إلى أنه في إطار الجهود الدولية لحماية البيئة والحد من تأثيرات الضوضاء الناتجة عن تشغيل الطائرات وانبعاث المحركات فقد قامت منظمة الطيران المدني الدولي (الايكاو) بوضع قواعد قياسية وتوصيات دولية فيما يتعلق بتنظيم ضوضاء الطائرات وانبعاث المحركات ضمنتها في المجلد الأول والمجلد الثاني من الملحق السادس عشر الخاص بحماية البيئة (سبقت الإشارة لهذا الملحق) وفي هذا السياق فقد صنفت الطائرات إلى:

طائرات الفصل الثاني (chapter 2 aircraft) وهي الطائرات التي تخضع للقواعد القياسية لمنح شهادة الضوضاء الواردة في الفصل الثاني من الملحق السادس عشر المتعلق بضوضاء الطائرات.

طائرات الفصل الثالث (chapter 3 aircraft) وهي الطائرات التي تخضع للقواعد القياسية (الأكثر صرامة من قواعد الفصل الثاني) لمنح شهادة الضوضاء الواردة في الفصل الثالث من الملحق المنوه عنه سلفاً، كما يطلق عادة على هذه الطائرات مصطلح طائرات المرحلة الثانية (stage 2 aircraft) وطائرات المرحلة الثالثة (stage 3 aircraft) وفق ما ورد في تطبيقات الولايات المتحدة الأمريكية بالخصوص.

شهادة الصلاحية للطيران:

بالنظر إلى أن استخدام الطائرات قد يكون محفوفاً بالمخاطر بالنسبة للطاقم الذي يقوم ط الفنية والإدارية التي تضمن أن يكون هذا التشغيل وفقاً للمعايير المعتمدة للأمن والسلامة في اللادولي البضائع، ولا تصدر شهادة إصلاحية للطيران لأي طائرة إلا بعد اجتيازها لفحص فني دقيق جداً يثبت صلاحية الطائرة للتحليق والطيران، وتصدر شهادة الصلاحية عن الهيئات الفنية المختصة التي يجب أن تتوفر لديها جميع الإمكانيات الفنية اللازمة لتقدير مدى صلاحية الطائرة للطيران، وتتولى إدارة السلامة الجوية بمصلحة الطيران المدني في ليبيا إصدار شهادات الصلاحية للطائرات التي يتم تسجيلها في ليبيا وفق الأنظمة الموضوعة بالخصوص، وشهادة الصلاحية للطيران هي بطاقة الهوية الرسمية أو لنقل أنها جواز السفر الذي يجب حمله في الطائرة خلال كل رحلة جوية تقوم بها الطائرة، وشهادة الصلاحية المشار إليها استوجبتها اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤ في المادة (٣١) التي تنص علي «تزويد كل طائرة مستخدمة في الملاحة الدولية

بشهادة صلاحية للطيران من الدولة المسجلة فيها الطائرة»، وتنص المادة (٣٣) على أن شهادات الصلاحية الصادرة للطائرات المسجلة في دولة متعاقدة يتم الاعتراف بها من قبل الدول المتعاقدة الأخرى شريطة أن تكون الشروط التي أصدرت أو اعتمدت بمقتضاها تلك الشهادات معادلة أو أعلى من الحد الأدنى للقواعد القياسية التي قد تتقرر من وقت لأخر تطبيقاً لاتفاقية شيكاغو ١٩٤٤، وتصدر شهادة الصلاحية للطيران متضمنة معلومات إجبارية متعددة من أهمها:

- نوع الطائرة.
- مكان وسنة صنع الطائرة.
- الرقم المسلسل للطائرة.
- حروف تسجيل الطائرة.

شروط استعمال الطائرة:

تصدر شهادة الصلاحية للطيران بصلاحية لمدة قصيرة نسبياً حدها الأقصى سنة واحدة فقط ولا يتم تجديدها إلا بعد إتمام إجراءات الفحص على الطائرة للتأكد من مدى مطابقتها للشروط والضوابط والقواعد اللازمة للتجديد والسماح بتحليق الطائرة مرة أخرى، ويجوز للسلطات المختصة بإصدار شهادة الصلاحية للطيران أن تقوم بإلغاء أي شهادة صلاحية صادرة عنها أو إيقاف أي شهادة وذلك استناداً على النقاط الآتية:

- إذا تم استعمال الطائرة بشكل لا يتوافق مع الضوابط والقواعد والمواصفات الفنية الواردة في شهادة الصلاحية للطيران الممنوحة.
- إذا تم إجراء أي تعديلات أو تغييرات في الطائرة دون الحصول على الموافقة المسبقة من السلطات المختصة بإصدار الشهادة.
- إذا تم اكتشاف حدوث خلل خطير في الطائرة أو أجهزتها الرئيسية.

وقد حدد قانون الطيران المدني الليبي الاجراءات المتعلقة بشهادة الصلاحية للطيران في اقليم ليبيا في المادة ٥١ على النحو الآتي:

لا يجوز لأي طائرة أن تعمل في إقليم ليبيا، ما لم تكن لديها شهادة صلاحية للطيران سارية المفعول صادرة عن أو معتمدة من السلطات المختصة بدولة التسجيل طبقاً للقوانين والقواعد والأنظمة المعمول بها لديها، أو أي دولة مخولة بذلك من قبل دولة التسجيل وفقاً لترتيبات متخذة طبقاً للقواعد الدولية المقررة في هذا الشأن ويشترط أن تلتزم بما تحتويه شهادة الصلاحية من شروط وقيود وتستثنى الطائرات التي تحلق في إقليم ليبيا فقط بقصد التجربة أو الفحص أو أي عملية أخرى تتعلق بآلية الطائرة وفقاً للشروط والقيود التي يقررها المدير العام.

يصدر المدير العام شهادة الصلاحية وفقاً للقواعد الصادرة بموجب هذا القانون ويجوز له أن يعتمد شهادة الصلاحية للطيران صادرة عن أي دولة أخرى، كما يجوز له أن يضع لمثل هذه الشهادة أية اشتراطات أو قيود إضافية قبل اعتمادها.

تسجيل الطائرات:

بالرغم من أن شهادة الصلاحية للطيران التي تصدر للطائرة تعتبر الهوية الرسمية لها إلا أنها لا تكتسب الوضع القانوني الكامل إلا عن طريق تسجيلها في سجلات الجهات المختصة بتسجيل الطائرات في الدولة المعنية واكتسابها جنسية هذه الدولة التي تصبح بها خاضعة لأحكام القانون المحلي لدولة التسجيل وذلك وفقاً لما نصت عليه المادة (١٩) من اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤ التي أحالت موضوع تسجيل الطائرات أو نقل مثل هذا التسجيل من دولة إلى أخرى لأحكام القانون المحلي واللوائح التنفيذية ذات العلاقة في كل دولة متعاقدة

وقد نص قانون الطيران المدني الليبي رقم ٦ في المادة ٣٢ على أنه لا يجوز لأية طائرة أن تعمل في إقليم ليبيا ما لم تحمل علامات جنسيتها وتسجيلها طبقاً لأحكام قانون دولة التسجيل أو وفقاً لنظام التسجيل الدولي أو المشترك، إلا أنه يجوز لمدير عام مصلحة الطيران المدني أن يصرح لأية طائرة غير مسجلة، بالطيران أو الهبوط لأغراض الاختبارات الفنية أو لأغراض أخرى طبقاً لشروط التصريح.

تحديد علامات الجنسية والتسجيل:

علامة الجنسية للطائرة الليبية هي الرقم (٥) والحرف (أ) (٥)-A .

يحدد المدير العام علامة التسجيل وتتألف من ثلاثة حروف كبيرة غير مزخرفة مكتوبة باللاتينية وتوضع علامة الجنسية قبل علامة التسجيل ويفصل بينهما خط قصير.

المادة (34)

سجـل الطائـرات:

يحتفظ المدير العام بسجل وطني لغرض تسجيل الطائرات ويشترط لتسجيل أية طائرة فيه أن تتوفر فيها الشروط التالية:

- أن لا تكون الطائرة مسجلة في دولة أخرى أو مسجلة تسجيلاً دولياً أو مشتركاً.
- أن تكون الطائرة مملوكة ملكية تامة لأشخاص يتمتعون بالجنسية الليبية.
- أن تكون الطائرة في حيازة أشخاص يتمتعون بالجنسية الليبية وذلك بموجب عقد إيجار بقصد الشراء أو بموجب عقد إيجار يخولهم حيازة الطائرة لمدة لا تقل عن سنتين.

جنسية الطائرات:

تمنع أي طائرة من الطيران إذا لم يتم تعريفها بعلامة الجنسية وحروف التسجيل التي يجب أن تكون موجودة على جسم الطائرة والذيل والجناح بكتابة واضحة لضمان التعرف عليها.

وثائق الطائرات:

شهادة صلاحية الطائرة للطيران:- (C of A: Certificate of Airworthiness) تصدر هذه الشهادة الفنية في البداية من قبل الشركة المُصنعة للطائرة ويتم اعتمادها من سلطة الطيران للبلد المُصنع ويتم حفظ نسخة من الشهادة على متن الطائرة ولكن هذه الشهادة هنا تكون لغرض التصدير فقط وتسمى Export Certificate of Airworthiness وعندما تقوم أي شركة طيران بشراء طائرة من الشركة المصنعة فأنها تعتمد على شهادة الصلاحية المُعدة للتصدير والمُرفقة بوثائق الطائرة لكي استلام الطائرة ويُسمح بطيرانها إلى الدولة التي سيتم فيها تسجيل الطائرة وبمجرد الوصول إلى هذه الدولة تنتهي صلاحية الشهادة الخاصة بالتصدير ويتم اصدار شهادة صلاحية يتم اعتمادها من سلطة الطيران المدني المحلية جديدة انتهاء صلاحيتها.

تجديد شهادة الجدارة الجوية يتم سنوياً وفق برنامج يتضمن جانبين:

الجانب الفني: الذي يقوم بتنفيذ المهام الفنية الخاصة بتجديد الشهادة من فحوصات وصيانة ونشرات فنية.

الجانب التشغيلي: الذي يقوم باختبار قدرة الطائرة على اجتياز مهام محددة تتعلق بالاداء في حالات الطوارىء التي قد تتعرض لها الطائرة في الجو كحالة فقدان قدرة المحركات مثلاً وذلك من خلال تنفيذ الطيران الاختباري (Test Flight) حيث يتم هذا الطيران والطائرة بدون مسافرين وبدون طاقم... فقط

الطيارين والمهندس ليتم بعدها اصدار الشهادة التي تفيد باجتياز الطائرة للفحص الفني ومهام الطيران الاختباري الخاص بإصدار وتجديد شهادة الجدارة الجوية ... ويتكرر هذا الاجراء سنوياً.

شهادة صلاحية عودة الطائرة إلى الخدمة (CRS: Certificate of Release to Service) حيث تفيد هذه الشهادة بإكمال اعمال الصيانة المطلوبة وبأن الطائرة خالية من الاعطال وجاهزة للعودة إلى الخدمة.

- ولأهمية هذه الشهادة فإنها تصدر بعدة نسخ يتم حفظها في الاقسام المُختصة في الشركة مع شرط أن تكون هناك نسخة موجودة على متن الطائرة تحفظ مع باقي وثائق الطائرة الزامياً لتبين للطيار وللجهات المختصة بأن الطائرة صالحة للخدمة.

- تبقى هذه الشهادة سارية المفعول على الطائرة وينتهي مفعولها فور دخول الطائرة إلى الصيانة مرة اخرى ليتم اصدار شهادة جديدة بذلك.

- طبعا اعمال الصيانة لا يقوم بها فرد واحد بل فريق هندسي كامل بمختلف الاختصاصات: فهناك من يختص بالعمل على هيكل الطائرة ومن يختص بالعمل على المحركات ومن يختص بالعمل على الانظمة الالكترونية ... الخ.

لكن يكون هناك مسؤول هندسي واحد على رأس الفريق... يتابع عمل باقي الفريق بمختلف اختصاصتهم وينسق العمل بينهم... وعند اكمال كل الفريق لعملهم كل حسب اختصاصه ويوقع كل منهم على الاوراق الخاصة بعمله فعندها يقوم مسؤول الفريق بإصدار وتوقيع الشهادة النهائية.

شهادة الجنسية وحروف التسجيل (Nationality & Registration Marks)

يتم تعريف الطائرة أولاً برمز الجنسية المُحدد من قبل المنظمة الدولية للطيران المدني الايكاو ومتبوعاً بحروف التسجيل التي يتم تحديدها من قبل سُلطة الطيران المدني للدولة التي يتم فيها تسجيل الطائرة.

وتمنع أي طائرة من الطيران إذا لم يتم تعريفها بهذه العلامات التي يجب أن تكون موجودة على جسم الطائرة والذيل والجناح بكتابة واضحة لضمان التعرف عليها.

حددت منظمة الطيران المدني الدولي حروف الجنسية للطائرات الليبية بالرقم (٥) متبوعاً بالحرف الانجليزي بحيث تصبح حروف التسجيل بالشكل A.

يحدد المدير العام علامة التسجيل وتتألف من ثلاثة حروف كبيرة غير مزخرفة مكتوبة باللاتينية وتوضع علامة الجنسية قبل علامة التسجيل ويفصل بينهما خط قصير.

رخصة أجهزة الاتصالات:

- إن اصدار رخصة محطة إذاعية هو الشرط الذي وضعته (FCC)، Federal Communications Commision وليست Federal Aviation Administration (FAA).

- لا يتطلب عمل هذه الرخصة لمعظم طائرات الطيران العام العاملة في الولايات المتحدة ولكن مطلوب ترخيص محطة للطائرات التي تعمل على الصعيد الدولي، والتي تستخدم موجة ذات تردد عال جداً (VHF) في الاتصالات.

- صدر الرخصة من (FCC) لجنة الاتصالات الدولية.

شهادة الضجيج (Noise Certificate):

- إذا كانت نسبة الضوضاء مرتفعة يمكن أن تسبب ضعف السمع، ارتفاع ضغط الدم، الانزعاج، اضطراب النوم، وانخفض مستوى الأداء المدرسي وتحفيز السلوك العدواني والسلوكيات اللاإجتماعية الأخرى.

- منظمة الطيران المدني الدولي The International Civil (ICAO) Aviation Organization تنص على أن تمنح شهادة الضوضاء Noise certification أو التصديق عليها من قبل الدولة المعمول بها وإن ضوضاء الطائرة يتوافق مع المتطلبات التي ينص عليها في مرفقات annex الايكاو خصه الضوضاء لا تجدد تحتوي علي -:

- الحد الأقصى لوزن الاقلاع.
- اجمالي أقصى وزن عند الاقلاع.
- الكتلة القصوى عند الاقلاع.

والحد الأقصى للوزن الذي يسمح للطيار لمحاولة الاقلاع، بسبب القيود الهيكلية أو غيرها عادة ما يتم تحديد MTOW بوحدات كجم أو باوند.

The maximum takeoff weight (MTOW)

maximum gross takeoff weight (MGTOW)

maximum takeoff mass (MTOM)

(رخصة الطاقم) (crew License):

اجازه الطيارين والمضيفين والمهندسين الذين يعملون على متن الطائرة أثناء الرحلة.

السجل الفني للطائرة:

- حيث يرتبط هذا السجل بالعمل الفعلي للطائرة وبالصيانة الجارية على الطائرة في الفترة ما بين هبوطها واقلاعها للطيران مرة أخرى اثناء وقوفها في ساحة المطار والتي تسمى (Line) حيث أنه عند هبوط الطائرة يتم فحصها وفق الاجراءات المعتمدة في الساحة والتأكد من عدم وجود اعطال أو ضرر فيها

ويتم تجهيز الطائرة بالخدمات الفنية من الوقود والزيت والهيدروليك والهواء المضغوط وتبديل الاطارات المستهلكة... وليتم كذلك معالجة الاعطال الطارئة على الطائرة وفق الامكانيات الموجودة في الساحة بحيث تكون الطائرة جاهزة لتنفيذ الرحلة التالية وهذا العمل يكون المسؤول عنه شخص واحد هو: المهندس المُجاز على الطائرة (License Engineer) وهذا المهندس يكون مُجازاً من قبل سلطة الطيران المدني لتنفيذ هذا العمل على الطائرة واتخاذ القرار بخصوص صلاحية الطائرة للطيران التالي من خلال توقيعه على ورقة السجل الفني للطائرة.

- حيث يكون هذا السجل موجود على متن الطائرة الزامياً وكل ورقة منه تمثل شهادة (CRS) .

يجب توقيعها قبل كل اقلاع للطائرة من قبل المهندس المختص لتفيد بصلاحية الطائرة للطيران.

يلي ذلك توقيع الطيار بمعنى قبوله لهذه الشهادة وموافقته على صلاحية الطائرة للطيران.

وكما ترون في النموذج المرفق: تكون أوراق السجل الفني مرقمة بحيث تستخدم ورقة لكل رحلة ومؤشر فيها معلومات عن نوع وتسجيل الطائرة ورقم الرحلة ووجهة الرحلة وسجل ساعات الطيران وكمية الوقود والزيت والهيدروليك التي يتم تجهيزها للطائرة وعدد الركاب وعدد واسماء طاقم الطائرة وبيانات عمل المحركات.

بالاضافة لوجود حقل (defect) يقوم فيه الطيار بتسجيل العطل الذي يلاحظه على الطائرة يقابله حقل (action) ليقوم فيه المهندس بذكر الاجراء الذي اتخذه لمعالجة هذا العطل.

- ولأهمية البيانات في ورقة السجل الفني ولكون كل ورقة تعتبر شهادة (CRS) ... لذا فإن كل ورقة سجل فني تليها ٣ نسخ مكربنة بحيث تنطبع عليها ما يكتب في الورقة البيضاء التي تبقى في السجل الفني للطائرة... ليتم بعد ذلك سحب النسخ المكربنة من السجل وحفظها في الاقسام المختصة في الشركة مثل قسم التخطيط الفني الذي يقوم بمعالجة بيانات السجل الفني للطائرة لتكوين التاريخ الفني للطائرة بدءاً من أول رحلة لها بما يتضمن سجل لكل اعمال الصيانة التي تمت على الطائرة وحسابات صرفيات الوقود وحسابات ساعات الطيران التي يعتمد عليها تحديد مواعيد برامج الصيانة المجدولة على وثيقة التامين (Certificate of Insurance (COI:

شهادة التأمين وثيقة تستخدم لتقديم معلومات عن تغطية تأمينية محددة.

عادة ما تحتوي على معلومات عن أنواع وحدود التغطية التأمين، وشركة التأمين، عدد الوثائق، واسمه المؤمن، ومدة صلاحية الوثيقة.

التأمين علي الطائرات:

يعد تأمين الطيران من أهم أنواع التأمين حيث يتميز عن باقي فروع التأمين الأخرى بميزات عدة، فهو على خلاف عقود التأمين الأخرى التي تنحصر حدودها الجغرافية ضمن البلد المؤمن فإن الحدود الجغرافية لعقد الطيران يشمل جميع أنحاء العالم لكون الدول التي تمر في مجالها الطائرات عرضة لأي حادث أو مطالبة، كما أن عقد تأمين الطيران الزامي للطائرات التي ستعبر أجواء هذه الدول إضافة إلى أنه من العقود الكبرى والشاملة لبنود متنوعة حيث يدخل في تأمينه العنصر البشري بشكل أساسي، وتأمين الطيران متميز بأن له سوق إعادة تأمين محدوداً ومتخصصاً بأعمال الطيران بهيئة اللويدز في لندن يكتتب ويعمل كمعيد رائد لتغطية تأمين الطيران.

الأخطار التي يشملها تأمين الطيران:

يشتمل عقد تأمين الطيران على عدد من الأخطار ذات مبالغ التأمين الضخمة وأهم هذه الأخطار:

التأمين على جسم الطائرة:

وهو يشمل:

١- (أخطار الهياكل) ويشترط عقد التأمين عادة على أن يتحمل المؤمن لهم بلغاً محدداً يسمى deductible وتدفع شركات التأمين المبلغ الذي يزيد عن هذا المبلغ بحد أقصى ومبلغ التأمين الأصلي المحدد أصلاً في وثيقة التأمين والذي يسمى القيمة المتفق عليها وتستثني هذه التغطية الأخطار التي تصيب الهياكل نتيجة الأعمال الحربية أو اختطاف الطائرة حيث يتم التأمين على هذه الأخطار ضمن وثيقة تأمين أخرى تسمى وثيقة أخطار الحرب، أيضاً يضاف إلى خطر التأمين على جسم الطائرة، (أخطار الآليات).

٢- أما النوع الثاني من الأخطار فهو: تأمين المسؤوليات المدنية ووثائق تأمين المسؤولية المدنية تغطي المؤمن له تجاه كافة المبالغ التي يلتزم بها قانوناً تجاه الركاب والطرف الثالث وذلك كتعويضات وبحد أقصى محدد ضمن الوثيقة الأصلية بالاضافة إلى لمصاريف القضائية التي يجب ألا تتعدى بجميع الأحوال المبالغ المنصوص عليها ضمن الشروط الأصلية للعقد.

٣- النوع الثالث من الأخطار:

- وهو تأمين المسؤولية المدنية للمسافرين يتم بموجب هذا العقد تعويض الناقل الجوي عن كل المبالغ التي يلتزم بها قانوناً كتعويضات تجاه الركاب نتيجة الاصابات الجسدية الناجمة عن الحوادث أو حتى الوفاة وذلك أثناء النقل

الجوي بالطائرة ويستمر هذا التأمين من لحظة دخول الطائرة حتى الخروج منها أو أثناء اتماماً جراءات السفر تحت رعاية الناقل الجوي.

٤- النوع الرابع تأمين المسؤوليات المدنية تجاه الطرف الثالث:

وفيه يتم تعويض الناقل الجوي عن كل المبالغ التي يلتزم سدادها قانوناً كتعويضات تجاه الطرف الثالث (الأشخاص والممتلكات) وذلك خارج الطائرة نتيجة الاصابات الجسدية أو الوفاة أو تلف الممتلكات بسبب حادث شرط أن يكون ناجماً عن الطائرة مباشرة أو أية أشياء من السقوط منها مع استثناء الخسائر الناجمة عن صوت الطائرة.

تأمين المسؤولية المدنية لمشغلي الطائرات:

ويطلب هذا التأمين عادة من الجهة المشغلة للمطار سواءً أكانت خاصة أم حكومية وهو أحد أنواع تأمينات المسؤوليات العامة وذلك لتغطية جميع المسؤوليات المرتبطة بالنشاطات المختلفة التي يمارسها المطار.

كما أنه يحق لكل من الركاب أو طاقم الطائرة أن يعقدوا تغطيات حوادث شخصية لمصلحتهم تكون مكملة لتغطية المسؤولية المدنية التي يتحملها الناقل الجوي وذلك لتغطيتهم في حالات الوفاة أو الاصابة أثناء الخطر وهو أيضاً نوع من أنواع الأخطار التي تشملها التغطية التأمينية للطيران ويسمى تأمين الحوادث الشخصية.

كما يوجد تأمين الحوادث الشخصية لطاقم الطائرة وهذا النوع من التأمين يطلب من قبل شركات الطيران والهيئات التي لديها طائرات وتوظف لديها طيارين لقيادتها ويقسم الطاقم الجوي عادة إلى الطيارين ومعاونيهم والميكانيكيين والمهندسين إضافة إلى المضيفين والمضيفات.

خطر (تأمين فقد رخص الطيارين):

ويغطي هذا التأمين الطاقم الجوي الطائر من طيارين ومساعدي طيارين ومهندسين جويين، ويتحدد التعويض المؤمن له بما يعادل مجموع راتبه السنوي اعتباراً من تاريخ توقفه عن الطيران وحتى تاريخ تقاعده الطبيعي.

خطر تأمين المسؤولية عن الشحنات الجوية:

وتلحق هذه الوثيقة بوثيقة مسؤوليات الاصابة المدنية تجاه الركاب والطرف الثالث وذلك لتعويض المؤمن له عن كافة المبالغ التي يلتزم بها قانوناً شاملة المصاريف القضائية نتيجة فقد أو تلف للشحنات الجوية سبب حادث خلال عمليات التحميل والنقل والتفريغ من وإلى الطائرة بالاضافة إلى أية تكاليف قد تنشأ من إعادة الشحن والتفريغ.

ولإتمام عملية التأمين على الطائرات يجب موافاة شركة التأمين ببيانات الخطر المطلوب التأمين عليه، وأهم هذه البيانات:

- بيانات عن الطائرة أو الطائرات المطلوب التأمين عليها.
- بيانات عن هيكل الطائرة:- من جهة الصنع - النوع - سنة الصنع- عدد المقاعد - التسجيل ويتم تحديده وفقاً للاتفاقيات الدولية.
- بيانات عن المحركات نوعها - عددها - جهة الصنع.
- بيانات عن القيمة الإجمالية للطائرة أو الطائرات قيمة الطائرة - تاريخ الشراء - القيمة الحالية للطائرة - قيمة المعدات الأخرى وبياناتها.
- بيانات الغرض الذي تستخدم فيه الطائرة - والنطاق الجغرافي والجهة التي تقوم بعمليات الصيانة.

المسؤولية القانونية المترتبة على الملاك بجميع أنواعها: المسؤولية قبل الغير (الطرف الثالث)، مسؤولية قبل الركاب وأمتعتهم الشخصية، الحوادث الشخصية

للطاقم، فقد الرخصة للطيارين، وذلك طبقاً للشروط العالمية الصادرة من هيئة مكتتبي التأمين العالمية، بيانات خاصة بالطيارين مثل:

- الاسم والسن، إضافة إلى طراز الطائرات التي سبق لهم قيادتها وعدد ساعات الطيران بكل طراز على حدة، ورخصة القيادة (تاريخها ونوعها ورقمها).
- الأخطار المطلوب التأمين عليها: يجب توضيح إذا كان التأمين قاصراً على جسم الطائرة فقط أم شامل جميع المسؤوليات الأخرى، حدود التأمين، سواء على جسم الطائرة أو الركاب يتم التأمين على جسم الطائرة، طبقاً للقيمة التي يحددها طالب التأمين، أما بالنسبة للتأمين على الركاب يتم تحديد مبلغ التأمين لكل راكب طبقاً لما يتراءى للمؤمن له أو يتم تحديدها وفقا للاتفاقيات الدولية.
- التغطية: تقوم شركات التأمين فور أي حادث - لا قدر الله - بتكليف خبير لمعاينة الأضرار التي لحقت بجسم الطائرة وبعد دراسة تقرير الخبير والمستندات المؤيدة لما طلبه العميل يتم سداد التعويض، أما بالنسبة للركاب يتم سداد التعويضات طبقاً للاتفاق السابق بين العميل وشركة التأمين أو وفقاً للاتفاقيات الدولية.

يتوفر نطاق واسع من التغطيات لشركات الخطوط الجوية أو الشركات التي تمتلك أسطولاً من الطائرات للأغراض الخاصة.

- فقد/تلف في هيكل الطائرة.
- تأمين تلف هيكل الطائرة.
- المسؤوليات تجاه الطرف الثالث.
- تغطية الحوادث الشخصية للطرف الثالث والركاب.
- المسؤولية تجاه أصحاب المطار وعمال التشغيل.

- مسؤوليات تزويد / تفريغ الوقود للطائرات.
- عمليات إصلاح الطائرات.
- مسؤوليات المنتج.
- خسـارة الترخيص.
- المسؤوليات أثناء الحرب.
- التأمين على "الهوفركرافت".

الفصل الثاني: الطاقم الجوي

تعريف أعضاء الطاقم الجوي:

الطاقم الجوي هم مجموعة الأفراد المؤهلين وأصحاب الخبرة والمراس الحاصلين على الإجازات - المقررة قانوناً بموجب القوانين والقواعد القياسية الدولية والمحلية - المعتمدة من السلطات المختصة بالطيران المدني في الدولة المعنية والمكلفين بالقيام بالمهام التي تتطلبها الرحلة الجوية المقررة والمتواجدين على متن الطائرة بشكل مستمر طيلة مدة الرحلة المكلفين بها، وقد يتكون الطاقم الجوي من الطيارين والمهندسين الجويين، والملاحين، ومشرفي الحمولة، وأعضاء الضيافة الجوية المكلفين بتقديم الخدمات للركاب وأعضاء الطاقم الجوي أثناء الرحلة الجوية المشغلة.

الأوضاع القانونية لأعضاء الطاقم الجوي:

المركز القانوني لقائد الطائرة:

قائد الطائرة المكلف بتشغيل رحلة جوية معينة هو المسؤول الأول على تشغيل وسلامة الطائرة أثناء فترة الطيران إلى جانب كونه الرئيس المباشر لأعضاء الطاقم الجوي المكلفين بالقيام بالرحلة الجوية المحددة وهو يقوم بعدد من الوظائف خوله إياها القانون وسيتم التعرض لهذه الوظائف على النحو الآتي:

وظائف وسلطات قائد الطائرة:

- قائد الطائرة هو المسؤول الاول عن سلامتها وحفظ النظام على متنها منذ لحظة ولوج أعضاء الطاقم الجوي والمسافرين لها وهي على ظهر الارض وأثناء الطيران وحتى لحظة وصولها إلى محطة الوصول

المحددة في خطة الطيران أو غير ذلك في حالة الطوارئ حيث إن جميع أعضاء الطاقم الجوي المشغل للطائرة والمسافرين يمثلون مجتمعاً يخضع لدرجة معينة من التنظيم وقائد الطائرة بالاضافة إلى ترؤوسه للطاقم الجوي المرافق وقيامه بوظيفته الفنية المتمثلة في قيادة الطائرة من نقطة الاقلاع إلى نقطة الوصول له وظائف اخرى خولتها له التشريعات المحلية والاتفاقيات والمعاهدات الدولية ذات العلاقة بالطيران المدني وعلى الاخص معاهدة طوكيو الموقعة في العام ١٩٦٣.

- قد يتعرض قائد الطائرة أثناء مباشرته للوظائف والسلطات المخولة له بموجب اللوائح والقوانين المحلية والمعاهدات والاتفاقيات الدولية للمساءلة المدنية بصفته الشخصية وذلك إذا ما قام بارتكاب أي اخطاء في القيادة مثل الرعونة أو الخفة التي لا تتفق والاصول المحددة والمتعارف عليها في الطيران المدني والجدير بالذكر إن الاهتمام بالمركز القانوني لقائد الطائرة بدأ منذ بداية الاهتمام الدولي بالملاحة الجوية خصوصاً في معاهدة باريس الموقعة في العام ١٩١٩ وتحديداً في المادة الثانية عشر وما بعدها وكذلك في اجتماع اللجنة الفنية لخبراء الطيران التي انعقدت في العام ١٩٢٦م حيث خصصت هذه اللجنة إحدى لجانها الاربعة لدراسة المركز القانوني لقائد الطائرة وقدمت – بالخصوص – مشروعاً في العام ١٩٣١م تمت مناقشته والموافقة عليه في القاهرة عام ١٩٤٦ ألا إن هذا المشروع لم يرى النور لعدم الاتفاق عليه اضافة إلى كل المشاريع الاخرى التي تلته.

في اجتماع اللجنة القانونية لمنظمة الطيران المدني- الذي عقد في مدينة روما بايطاليا والمتعلق بمناقشة معاهدة طوكيو لسنة ١٩٦٣م بشأن الجرائم والتصرفات التي ترتكب على متن الطائرة وهي في حالة طيران – بدأ الاهتمام الفعلي بأهمية المركز القانوني لقائد الطائرة حيث ورد في هذه المعاهدة في الفصل الثالث منها – المادة الخامسة وما بعدها – توضيح وتبيان سلطات قائد الطائرة المتمثلة في:

أولاً :- الوظيفة الفنية لقائد الطائرة:

تعتبر هذه الوظيفة أهم وأخطر الوظائف المنوطة بقائد الطائرة وهي الاساس لكل الوظائف الاخرى.

التي تهدف إلى تهيئة الظروف الملائمة لممارسة هذه الوظيفة وتحدد نطاق الوظيفة الفنية لقائد الطائرة في المراحل التي تتم تباعاً لقيام الطائرة برحلتها الجوية تحت امرته وتتمثل هذه المراحل في الآتي:

١- الاستعداد للرحيل من نقطة الانطلاق المحددة.

من واجبات قائد الطائرة قبل الاقلاع بالطائرة القيام بالاعمال الاتية:

- التأكد من سلامة الطائرة وكافة الأجهزة والمعدات اللازمة لتشغيلها.
- ضرورة الالمام بكافة المعلومات اللازمة للقيام بالرحلة مثل:

٢- دراسة آخر توقعات الارصاد الجوية.

٣- التأكد من كفاية وقود الطائرة للقيام بالرحلة المجدولة واحتمال تعرضها لأي تغييرات مفاجئة.

٤- أن يودع لدى سلطات برج المراقبة التابعة للطيران المدني خطة الطيران (flight plane) للرحلة وهو ما يعرف بخط السير الذي ستتبعه الطائرة بدءاً من الاقلاع وحتى الوصول إلى المحطة المحددة

وكذلك المناطق التي ستمر فوقها والمحطات التي ستهبط فيها ومستويات الارتفاع ومدى الرحلة للوصول إلى أول محطة جوية.

٥- حمولة الطائرة من الركاب وأعضاء الطاقم الجوي.

٦- حروف تسجيل الطائرة وطرازها وجميع البيانات التي يتطلبها الملحق الثاني من اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤م الذي سبقت الاشارة إليه سابقاً.

وتعتبر خطة الطيران ذات أهمية بالغة وخطرة لمتابعة سير الطائرة ولهذا يتم نقلها مشفرة باللاسلكي إلى جميع المطارات التي تمر بها الطائرة حتى تكون على اتصال دائم بها أثناء الرحلة وذلك لضمان سلامة الطائرة ومن على متنها من الركاب واعضاء الطاقم الجوي ولا يجوز التغيير في خطة الطيران - قاعدة عامة – إلا بعد الحصول على اذن السلطات الارضية المختصة بمراقبة حركة الملاحة الجوية ولقائد الطائرة مطلق الصلاحيات في تأجيل أو ايقاف أو الغاء اقلاع الطائرة إذا ما تبين له بحكم سلطاته الفنية أن تمت اخطار حقيقية تهجج القيام بالرحلة الجوية مثل عدم ملاءمة الاحوال الجوية للطيران أو عدم كفاية الوقود للقيام بالرحلة أو عدم توفر الاكسجين اللازم للقيام بالرحلة وعلى قائد الطائرة عند الاقلاع أن يراعي كافة القواعد والاصول الفنية وأن يلتزم التزاماً تاماً بإتباع تعليمات السلطات المختصة بحركة الملاحة الجوية.

اثناء الطيران:

١- يصبح قائد الطائرة هو صاحب الكلمة العليا وذلك فور اقلاع الطائرة وتحليقها في الجو حيث أنه من الواجب الحتمي عليه أن يتخذ قرارات سريعة لمواجهة كافة الاحتمالات الطارئة وذلك من خلال واجباته المنوطة به والمتعلقة بسلامة وأمن الطائرة والركاب والطاقم الجوي متبعاً في ذلك الاصول الفنية المتعارف عليها وأن يكون على

اتصال دائم بالمحطات الارضية وفق خطة الطيران المحددة من حيث مستويات الارتفاع والتحليق وكافة التعليمات الملزمة والمقررة في الملاحق الفنية لمعاهدة شيكاغو ١٩٤٤م ولابد من الاشارة إلى أن قائد الطائرة يجوز له أن يغير خط السير المقرر إذا ما قدر إن ذلك ضرورياً لسلامة وأمن الطائرة مثل وجود خلل فني طارئ أو تغير الاحوال الجوية وله ابعد من ذلك – بصفة استثنائية – أن يترك جانباً قواعد الملاحة الجوية أو التعليمات الصادرة إليه من المحطات الأرضية متى قدر أن كل ذلك من الامور العاجلة والضرورية لسلامة الطائرة.

٢- الهبوط في نقطة الوصول المحددة.

٣- لابد لقائد الطائرة أن يراعي عند شروعه في الهبوط في نقطة الوصول المحددة الامور التالية:

أ- السرعات ومستويات الانخفاض.

ب- اتباع تعليمات برج المراقبة واشارات وأنوار الملاحة الجوية.

ت- تقديم تقرير إلى الجهات المختصة بمطار الوصول يعلن فيه هبوط الطائرة واتمام الرحلة وإنهاء خطة الطيران.

ثانيا:- الوظيفة التجارية لقائد الطائرة:

يعتبر قائد الطائرة نائباً عن مالكها أو مستعملها ووفقا لهذا المبدأ فإن لقائد الطائرة سلطات قد تضطره ظروف التشغيل في بعض الحالات الطارئة - حتى يتمكن من اتمام الرحلة – إلى القيام بتصرفات قانونية قد يترتب عنها تحميل الشركة مالكة الطائرة أو مستعملها بعض الديون ولا يختلف مركز قائد الطائرة في هذه الحالة عن مركز ربان السفينة إلا فيما يتعلق بمدى هذه الصلاحية من

حيت قصر المدى الزمني للرحلة الجوية بالمقارنة مع الرحلة البحرية ومن المتعارف عليه بشكل عام ان لقائد الطائرة القيام ببعض التصرفات القانونية – في حدود النظم واللوائح المعمول بها في الشركة وذلك دون الحاجة إلى الحصول على إذن أو تفويض خاص من مالك الطائرة أو مستعملها كلما كان ذلك ضرورياً لاتمام الرحلة المقررة فله أن يجري المشتريات اللازمة كافة، وإجراء الإصلاحات الضرورية للطائرة، وتعيين أعضاء طاقم إضافيين، وفصل البعض إذا اقتضى الأمر ذلك، غير أنه لا يجوز لقائد الطائرة أن يقوم برهن الطائرة أو بيعها أو يقرر أي حق عيني آخر عليها.

ثالثاً:- الوظيفة الإدارية لقائد الطائرة:

يقصد بهذه الوظيفة مجموعة السلطات المخولة لقائد الطائرة تجاه أعضاء الطاقم والركاب معاً، وذلك باعتباره المسؤول الأول عن أمن وسلامة الطائرة ومن عليها من ركاب وطاقم وممتلكات، ولأنه يترأس طاقم الطائرة، فله أن يصدر إليهم الأوامر والقرارات، وعليهم الانصياع له لإتمام الرحلة بسلام، وله الحق في أن يأمر أي عضو من أعضاء الطاقم بالقيام بعمل آخر مغاير لعمله المقرر إذا استلزمت الظروف ذلك، وتستمر سلطات قائد الطائرة على الطاقم قائمة طالما أنه في حاجة إلى خدماتهم.

أما بالنسبة للركاب، فلقائد الطائرة سلطات عديدة يدور محورها حول ضرورة التزامهم بالنظام المقرر داخل الطائرة حفاظاً على أمنها وسلامتها وعلى حياة الركاب وممتلكاتهم، وقد أعطت إتفاقية طوكيو ١٩٦٣م سلطات عديدة لقائد الطائرة في المواد من ٥ إلى ١٠ منها، فإذا اعتقد قائد الطائرة أن راكباً قد ارتكب أو في سبيله إلى ارتكاب جريمة تعرض أمن الطائرة وسلامتها للخطر أو أمن وسلامة المسافرين عليها للخطر، فيمكنه اتخاذ كل الإجراءات الضرورية

لضمان سلامة الطائرة وإعادة النظام إليها، وله في سبيل ذلك تقييد هذا الراكب أو إعطائه عقاراً أو مخدراً، ويمكنه أن يطلب مساعدة أحد أفراد الطاقم أو الركاب للسيطرة على ذلك الراكب، وله أيضاً أن يسلم هذا الراكب إلى السلطات المختصة في محطة الوصول، وأن يقدم لها تقريراً شاملاً بالمخالفات التي قام بها، وقد وسعت هذه الصلاحيات بموجب بروتوكول مونتريال الموقع في عام ٢٠١٤م لتمكين قائد الطائرة من تحقيق أمن وسلامة الرحلة ولا تعد إجراءات القهر والقمع التي يتخذها قائد الطائرة تجاه الراكب من قبيل الأحكام القضائية، بل هي إجراءات تحفظية ووقتية تنتهي بانتهاء الرحلة وهبوط الطائرة في مطار الوصول.

رابعاً: - المسؤولية المدنية لقائد الطائرة:

الترحيل الجوي:

هي الإدارة المسؤولة في المؤسسة عن إرسال الرحلات إلى مقاصدها وتجهيز كافة المعلومات الفنية والمستندات اللازمة لكل رحلة ومراقبة هذه الرحلات ومتابعتها من لحظة الإقلاع حتى لحظة وصولها يتم تدريس الترحيل الجوي في رواد الطيران بمدينة جدة وNEXUS.

المرحل الجوي:

هو الشخص المؤهل والمجاز قانوناً لترحيل الطائرات بعد دراسة كافة المعلومات الفنية للرحلة وتجميعها وتجهيزها لقائد الطائرة قبل الإقلاع والتوقيع معه على نموذج «إذن الترحيل الجوي» الدال على مشاركته في تحميل مسؤولية سلامة الرحلة، إذ يعتبر بمثابة الطيار الأرضي آخذاً في الاعتبار العناصر التالية:

١- دقة التخطيط.

٢- سلامة الرحلة.

٣- قانون الترحيل.

مسؤوليات وصلاحيات المرحل الجوي:

حسب أنظمة وقوانين إدارة الطيران الفيدرالية فإن المرحل الجوي له الصلاحية العليا على جميع الموظفين الأرضيين فيما يتعلق بالعمليات الجوية. وإن المرحل الجوي يشارك قائد الطائرة مسؤولية التخطيط للرحلة، سلامة الرحلة، تأخير الرحلة، تغيير مسار الرحلة، وإيقاف أو الغاء الرحلة في إطار المسؤوليات المناطة بهما. وفي وصف لحجم مسؤولية المرحل الجوي نشرت إحدى أكاديميات الطيران الأجنبية الآتي المرحل الجوي يجب أن يكون الشخص الخبير في شركة الطيران فيما يتعلق بقوانين وأنظمة الطيران والعمليات الجوية وإنه ذالك الشخص الذي يدرك ويقرر بأنه لا يمكن لرحلة طيران أن تبدأ إذا كانت تلك الرحلة نهايتها كارثة (لا قدر الله)، وأنه يجب عليه أن يتخذ القرار العملي السريع والصحيح أخذ بالاعتبار كل الجوانب التي تؤثر على الرحلة، ولذلك فإن الانفعال الذي يتعرض له والجهد الذي يبذله المرحل الجوي يجعله تحت ضغط ذهني وفكري ضخم وجدير بالتقدير.

مهام المرحل الجوي:

يبدأ اهتمام المرحل الجوي بالرحلة مبكرا وقبل عدة ساعات من انطلاقها لذا فإن مهامه تبدأ قبل الرحلة ولا تنتهي إلا بوصول الرحلة إلى مقصدها وعليه فإن مهام المرحل الجوي تنقسم إلى مهام إثناء وبعد الرحلة.

مهام المرحل الجوي قبل الرحلة:

أولاً:

- تقارير حالة الطقس في بلد المغادرة وبلد الوصول.
- خرائط حالة الطقس في طبقة الجو العليا.
- التأكد من صلاحية كافة الأجهزة والملاحة في بلد المغادرة وبلد الوصول والطرق الجوية التي ستسلكها الطائرة.
- التأكد من صلاحية الطائرة للرحلة بالتنسيق مع إدارة الصيانة.
- عمل خطة طيران للرحلة الذي يشمل الوقت الذي تستغرقه الرحلة/ الارتفاع الذي ستحلق فيه الطائرة الممرات الجوية التي ستسلكها الطائرة.
- حساب كمية الحمولة الممكن نقلها على الطائرة.
- طلب تصريح عبور الأجواء والهبوط من الدول الآخرى إذا لزم الأمر.

ثانياً:

- بعد تجميع المعلومات المطلوبة ودراستها يتخذ المرحل الجوي قراره المبدئي والذي يحدد ما يلي:
- هل يمكن أن تتم الرحلة بسلامة تامة؟
- هل يجب تأخير الرحلة لوجود عوائق مؤقتة مثل سوء الأحوال الجوية أو تعطيل الأجهزة الملاحة الجوية؟
- هل يجب إلغاء الرحلة لوجود عوائق تؤثر على سلامة وسير الرحلة؟
- هل يجب تغيير خط طيران الرحلة لتفادي بعض العوائق في الطرق الجوية؟

ثالثاً: عندما يتأكد المرحل الجوي بأن جميع العوامل مناسبة وقانونية لسير الرحلة فإنه يقوم بالآتي:

- وضع جميع أوراق ومستندات الرحلة في مظروف يسمى «مظروف الرحلة» ليسلم لاحقاً لقائد الطائرة.
- تجهيز نموذج إذن الترحيل الجوي (DISPATCHRELEASE FLYGHT) والذي يكون على شكل وثيقة اعتماد تشغيل الرحلة ويحتوي على كمية الوقود اللازمة للرحلة\المطار البديل الذي يمكن الهبوط فيه إذا تعذر الهبوط في محطة الوصول \الوزن المسموح به لإقلاع الطائرة \اسم قائد الطائرة واسم مرحلها.
- إطلاع قائد الطائرة عند حضوره لمكتب الترحيل الجوي على جميع المعلومات الملاحية والفنية للرحلة والتباحث معه في جميع العوامل التي تؤثر في الرحلة كحالة الطقس وسرعة واتجاه الريح، وبعد الاتفاق بينهما على قانونية وسلامة الرحلة يقوم قائد الطائرة والمرحل الجوي بالتوقيع سويا على إذن الترحيل وبهذا يكون كل منهما مسؤولاً عن سلامة الرحلة حسب أنظمة وقوانين إدارة الطيران الفيدرالية. بعد ذلك تغادر الرحلة حسب التخطيط المتفق عليه بين المرحل الجوي وقائد الطائرة.

مهام المرحل الجوي إثناء الرحلة:

متابعة سير الرحلة من حين مغادرتها حتى وصولها من خلال الاتصال اللاسلكي بين قائد الطائرة والمرحل الجوي لمعرفة الموعد الحقيقي للإقلاع

والوقت المتوقع للوصول والنقاط التي تعبرها الطائرة وحالة الطقس في الأجواء العليا.

مراقبة وتسجيل أي تغير في مسار الرحلة وفي أوقات وصولها لتزويد الإدارات المختصة بتلك المعلومات.

إبلاغ قائد الطائرة فوراً بأي معلومات جديدة قد تؤثر على الرحلة.

وضع البدائل المناسبة والتقرير مع قائد الطائرة في الحالات الطارئة إما الهبوط في أقرب مطار مناسب أو العودة إلى محطة المغادرة أو الاستمرار والهبوط في محطة الوصول.

تقديم المساعدة لقائد الطائرة عند حدوث خلل فني طارئ مستعيناً بما لديه من مراجع أو بإيصال قائد الطائرة مع مسؤولي الصيانة.

بعد وصول الرحلة يتم تبادل المعلومات بين قائدي الطائرة والمرحل الجوي للتعرف على العقبات التي صادفت الرحلة (إن وجدت) حتى يتم تفاديها للرحلات القادمة.

الفصل الثالث: المطارات

المطارات هي تلك المنشاءات الأرضية التي تعتمد عليها الملاحة الجوية والتي تسهل عمليات الإقلاع والهبوط للطائرات وتتكون في مجملها من المهابط، والممرات الأرضية، وشبكة الطرق الداخلية، والأجهزة المستخدمة في توجيه الطائرات من أنوار، وإشارات، وعلامات دالة، وكذلك أجهزة الرادار، الأجهزة اللاسلكية ذات العلاقة بتحريك الطائرات على أرض المطار قبل صعودها إلى الجو، أو هبوطها منه، وتشمل أيضاً جميع المنشاءات الأرضية من حظائر لصيانة الطائرات، ومحطة الركاب، ومحطة شحن البضائع، والسلطات المختصة بخدمات المطارات من الجوازات، الجمارك، الأمن العام، الحجر الزراعي، الحجر الصحي، مخازن البضائع، مخازن أمتعة الركاب المختلفة، مكاتب شركات النقل الجوي، وكلاء السفر والسياحة، المصارف، الأسواق الحرة، والمرافق التي تقدم خدمات مباشرة للركاب أثناء سفرهم أو وصولهم، بالإضافة إلى المباني المخصصة لسلطات الطيران المدني، وإدارة المطار، والأرصاد الجوية، وجميع الأجهزة الفنية، والإدارية التي لها علاقة بخدمات المسافرين عن طريق الجو.

ولا يقتصر الأمر على مذكر أعلاه من مناطق محددة للخدمات بل توجد مناطق أخرى تسمى مناطق الأمان للمطارات وهي المناطق المجاورة للمطارات والتي تستطيع فيها الطائرة القيام بالمناورة اللازمة قبل عملية الهبوط على أرضية المطار، أو أثناء إقلاعها دون وجود أي عوائق، أو موانع تعترض طريقها.

تعريف المطار:

أعطت اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤ أهمية خاصة للمطارات حيث كرس الملحق الرابع عشر(١) للمطارات وأحكامها التنظيمية، ومواصفاتها، ومعاييرها القياسية، كما أن المنظمة الدولية للطيران المدني تولي عناية خاصة للمطارات حيث قامت في العديد من المرات بإجراء تعديلات على أحكامها التنظيمية، ومواصفاتها، ومعاييرها القياسية وذلك وفقا للتطورات والمستجدات المتعلقة بتقنية الطيران المدني، وتصنيع أنواع جديدة ومتطورة من الطائرات الحديثة التي تتطلب توفر مواصفات معينة أثناء قيامها بالملاحة الجوية، ويعرف المطار(٢) بأنه سطح من اليابس أو الماء يشتمل على المباني، والإنشاءات، والأجهزة لاستعماله كلياً أو جزئياً لهبوط، وإقلاع، وحركة الطائرات، كما عرفه القانون رقم (٦) لسنة ٢٠٠٥ بشأن الطيران المدني في ليبيا بأنه مساحة محددة من سطح الأرض أو الماء بما فيها من مباني، ومنشاءات، ومعدات مخصصة للاستعمال كلياً أو جزئياً لوصول ومغادرة وتحرك الطائرات.

أنواع المطارات:- تنقسم المطارات - من حيث مواصفات إنشائها والنواحي الاقتصادية المستخدمة من أجلها- إلى عدة أنواع فهي من الناحية الفنية تختلف في أوضاعها القياسية، ومواصفاتها الفنية بما يتوافق والطائرات التي تستخدم هذه المطارات من حيث طول المدرجات (المهابط)، وأوزان الطائرات المستخدمة، وغيرها من المعايير ذات العلاقة بتطور صناعة الطائرات وهي من حيث النواحي الاقتصادية لاستعمالها تنقسم إلى:

- **مطار دولي** (international airport):

المطار الدولي هو مطار تعينه الجهات المختصة لدخول وخروج الحركة الجوية الدولية وتتخذ فيه الإجراءات الرسمية المتعلقة بالجوازات، والجمارك،

والصحة العامة، والحجر الصحي بما في ذلك حجز الحيوانات، والنباتات، وغيرها من الإجراءات المشابهة ومطار المرور (transit airport) هو مطار دولي يكون أول نقطة دخول أو أخر نقطة خروج للخطوط الجوية الدولية في دولة ما، ويوجد في ليبيا عدد من المطارات الدولية هي مطار طرابلس العالمي، مطار بنينة بنغازي الدولي، مطار سبها الدولي، ومطار سرت الدولي.

- **مطار داخلي** (domestic airport)؛

وهو مطار يستخدم للخطوط الجوية الداخلية فقط.

- **مطار إقليمي** (regional airport)؛

وهو مطار يقع في مدينة متوسطة الحجم أو صغيرة الحجم ويتم منه تشغيل رحلات جوية إقليمية قصيرة المدى تربط بين المطارات الإقليمية الصغيرة أو المتوسطة والمطارات الرئيسية الأخرى.

نتيجة للتطور المستمر في صناعة النقل الجوي وظهور شركات نقل جوي عملاقة تمتد شبكة تشغيلها لتشمل العديد من المطارات في مختلف دول العالم وعلى مستوى القارات برز على السطح تصنيفات أخرى للمطارات تتوافق مع الحاجة لمزيد من الربط بين الرحلات الجوية المختلفة التي تشغلها هذه الشركات بما يحقق سرعة وسهولة التنقل من رحلة جوية دولية إلى رحلة جوية أخرى من المطارات الآتية:

- المطار الرئيسي (hub airport): وهو المطار الذي تقوم منه شركة أو شركات نقل جوي بعملياتها الجوية الرئيسية حيث يتوفر لها عدد كبير من الرحلات الجوية الدولية أو الإقليمية القادمة والمغادرة من/إلى عدد كبير من المطارات في دول العالم المختلفة ويتم في هذا المطار الرئيسي- ومن خلال تنسيق جداول مواعيد الرحلات - إعداد أسهل

التوصيلات (connections) وأكثرها ملائمة لتحويل الركاب والبضائع والبريد من رحلة إلى أخرى ومن أمثلة هذه المطارات مطار ميلانو بالنسبة للخطوط الجوية الايطالية ومطار أمستردام للخطوط الجوية الهولندية ومطار دالاس للخطوط الجوية الأمريكية كما أن الخطوط الجوية الإفريقية تعمل بشكل متواصل في أن يكون مطار طرابلس مطاراً رئيسياً (hub airport) لعملياتها الجوية بين الدول الإفريقية ودول العالم الأخرى في أوروبا والشرق الأوسط.

- المركز الرئيسي الكبير (major hub): وهو المطار الرئيسي أو المركز الذي تتم فيه عمليات الربط بين الرحلات الجوية بشكل كبير جداً ويقدم الخدمات لأكثر من شركة نقل جوي واحدة وتتوفر في هذا المركز الرئيسي توصيلات متعددة وطيلة المدى لمتابعة الرحلات الجوية ومن أمثلة هذه المراكز الرئيسية مطارات دبي وفرانكفورت لندن وروما وباريس وغيرها كثير على مستوى دول العالم.
- المركز الرئيسي الإقليمي (regional hub): وهذا المركز عادة ما يخدم منطقة ما في الدولة أو منطقة تقع في أكثر من دولة واحدة، بالإضافة إلى ما ذكر أعلاه توجد مراكز تسمى (on-line hub) ويتم فيها ربط الحركة أو تحويلها لموصلة السفر على رحلات جوية أخرى تكون عادة تابعة لنفس الشركة الناقلة كما توجد مراكز رئيسية للبضائع (cargo hubs) وهي مطارات مخصصة للشحن ويتم فيها تقديم التسهيلات اللازمة لتغير الشحن من رحلة إلى أخرى وتوجد أيضاً مراكز رئيسية للبريد (postal hub) ويتم فيها تقديم الخدمات اللازمة لعبر البريد الجوي وتسهيل عمليات التغيير من رحلة إلى أخرى كما تجدر الإشارة إلى وجود مراكز رئيسية متعددة وسائط النقل (multi-modal hub) وتتم في

هذا المركز عمليات تحويل الحركة من وسيلة نقل إلى وسيلة نقل أخرى بحيث يمكن للمسافر جواً أن ينتقل إلى وسيلة نقل سطحية كالسيارة أو القطار أو عن طريق النقل البحري.

إنشاء المطارات:

تنص معظم القوانين المنظمة للطيران المدني في معظم دول العالم على أن إنشاء المطارات وتجهيزها واستعمالها أو استثمارها لا يتم إلا بموجب ترخيص مسبق يصدر عن السلطات المسؤولة عن الطيران المدني في الدولة المعنية ويكون إصدار الترخيص وشهادة التأهيل للمطارات وفقاً للقواعد القياسية والمتطلبات اللازمة التي تضعها الايكاو في هذا الخصوص ويحق للدولة تملك العقارات الضرورية لإنشاء المطارات وتوسيعها أو ربطها بالطرق اللازمة لمحطات أجهزة الملاحة الجوية وذلك بما لا يتعارض مع التشريعات النافذة في هذا المجال وتعتبر جميع المطارات المعتمدة في الدولة من المرافق العامة بما فيها أو يتبعها من المنشاءات والمباني والأسلاك والكوابل والأجهزة والمعدات والمحطات السلكية واللاسلكية، كما تتولى الدولة عن طريق سلطات الطيران المدني أو من تخوله بذلك سلطة الإدارة والتشغيل والإشراف على هذه المطارات ووضع أنظمة العمل بها، كما أن لها سلطة التفتيش الدوري عليها للتأكد من استمرارية صلاحية شهادة التأهيل والترخيص الصادرة للمطارات المعنية وتباشر سلطات الطيران المدني أو من تخوله بذلك مسؤولية الإشراف على جميع العاملين في المطارات على اختلاف الجهات التي يتبعونها وذلك في كافة الأمور التي تضمن عدم الإخلال بالنظم أو التعليمات أو القواعد المعتمدة في المطارات المعنية وطرق سير العمل بها.

مواصفات المطارات:

المطار هو مرفق إقلاع ووصول الطائرات وبه بشكل أساسي مدرج هبوط وقد يتميّز بمواصفات خاصة تتناسب مع حجم ونوع الطائرات التي تستخدم المطار.

والمطار يمكن أن يحتوي على أكثر من مدرج على حسب حركة وضغط الطيران العالمي فيكون هناك مدرج خاص للإقلاع ومدرج آخر خاص بالهبوط ويكون كل منهما بعيد عن الآخر لتستطيع طائرين من الطيران والهبوط في وقت واحد دون أية مشاكل تذكر والمطارات في العادة تقع بالقرب من المدن الكبرى أو المتوسطة؛ والهامة؛ وتكون متصلة بها عن طريق شبكة نقل برية مثل القطارات، الطرقات السريعة.

المطارات هي نقاط الدخول والخروج - نقاط حدودية - من بلدان العالم ولذلك فلها أهمية خاصة فيما يختص بالتأمين.

الفصل الرابع : شركات النقل الجوي

هي منظمات أعمال تقوم بتشغيل رحلات جوية لنقل الركاب والبضائع مقابل أجر أو مكافأة بشكل منتظم أو غير منتظم بطائرات مملوكة لها أو مستأجرة من أطراف أخرى وتسمى أيضاً بالخطوط الجوية وقد تكون هذه الشركات مملوكة للدولة (state-owned airline) بمعنى أن الدولة تحوز على كامل رأس المال أو معظمه أو شركات أهلية (privet airline) يملك كامل رأس المال فيها أو معظمه جهات أهلية أو أفراد، أو تكون شركات باستثمار مشترك (joint venture airline) يملكها بشكل مشترك طرفان أو أكثر من الأطراف المستثمرة التي قد تكون منظمات أعمال أو كيانات اقتصادية من نفس الدول أو من دول مختلفة، وقد تطور نموذج الملكية في شركات النقل الجوي من نموذج الشركات التي تملكها أو تدعمها الدولة بالكامل إلى نموذج الشركات التي يملكها القطاع الأهلي في شكل شركات ربحية في السنوات الأخيرة وبعد أن رفعت القيود عن النقل الجوي في أمريكا في العام ١٩٧٨ ثم بعد ذلك في دول الاتحاد الأوروبي ولا ينطبق هذا على كافة الشركات في دول العالم المختلفة إذ أن هناك شركات نقل جوي في دول عديدة مازالت تملكها الدول أو تحضي برعايتها أو دعمها، وتصنف شركات النقل الجوي وفقاً لنوع النشاط الذي تقوم به على النحو التالي:

- شركات النقل الجوي المنتظم (scheduled airline):- وهي شركات تعمل بشكل رئيسي في تشغيل الخطوط الجوية المنتظمة مع إمكانية تشغيل بعض الرحلات غير المنتظمة وذلك وفقاً لأغراضها التي يتضمنها نظامها الأساسي وقد تكون هذه الشركات شركات دولية (international airline) تقوم بتشغيل رحلات جوية تشمل أكثر من

دولة واحدة إلى جانب إمكانية تشغيل الرحلات الداخلية في دولة المقر.

- شركات النقل الجوي الداخلي (domestic airline):- وهي الشركات التي يقوم نشاطها الرئيسي على تشغيل الرحلات الداخلية فقط في الدولة المسجلة بها هذه الشركات.
- شركات النقل الجوي غير المنتظم (non-scheduled airline):- وهي شركات يقوم نشاطها على التشغيل غير المنتظم.
- شركات النقل العارض (charter airline):- وهي شركات تقوم بتشغيل رحلات جوية عارضة.

وتقسم شركات النقل الجوي وفقا لنوع النقل الذي تزاوله على النحو الأتي:

١- شركات نقل الركاب (passenger airline):- وتقوم هذه الشركات أساساً على نشاط نقل الركاب جواً مع وجود إمكانية في الطائرات المشغلة لنقل البضائع.

٢- شركات نقل الشحن (cargo airline):- وهذه الشركات تقوم أساساً على تشغيل الرحلات الجوية لنقل البضائع والبريد.

أصبحت شركات النقل الجوي تمثل أهمية بالغة في جميع دول العالم وتلعب أدواراً مختلفة في الأسواق المحلية والدولية وفقاً لإتساع حجم عملياتها وتصنف الشركات على هذا الأساس إلى الآتي:

- شركات النقل الجوي الرئيسية (major airline): وتقوم هذه الشركات بتقديم خدمات النقل الجوي المنتظم على خطوط جوية رئيسية على الشبكة المحلية و/أو على الشبكة الدولية وتمتد هذه الخدمات على مدى واسع إلى حد كبير يغطي شبكة خطوط جوية واسعة نسبياً

ويمثل حجم عمليات هذه الشركات الرئيسية أهمية اقتصادية بالغة الحيوية على المستوى المحلي في الدولة التي يوجد فيها مقر الشركة من حيث توفير الخدمات الجوية المطلوبة لتحقيق الإشباع اللازم لحاجات ورغبات التنقل جواً لمستعملي هذه الخدمات إلى جانب توفير الآلاف من فرص العمل لمواطنيها يضاف إلى ذلك الأهمية الأخرى المتعلقة بتوفير خدمات النقل الجوي إلى رقعة كبيرة من الدول العالمية.

- شركات النقل الجوي العملاقة (mega airline): ويشار إلى هذا النوع من الشركات بأنها شركات كبيرة جداً نسبة إلى اتساع شبكة الخطوط الجوية التي تقوم بالتشغيل عليها وتصل هذه الشركات إلى هذا الحجم الكبير عن طريق النمو الذاتي لها أو من خلال شراء شركات نقل جوي أخرى أو زيادة الاستثمار أو عن طريق الاتحاد أو الاندماج مع شركات أخرى تغطي شبكات من الخطوط الجوية المختلفة.
- شركات النقل الجوي الإقليمية (regional airline): وتقوم هذه الشركات بتقديم خدمات النقل الجوي على خطوط جوية منتظمة قصيرة المدى تحقق الربط بين المطارات الصغيرة والمتوسطة الحجم في المدن والمراكز الرئيسية ويتم استعمال الطائرات الصغيرة المروحية والنفاثة لتشغيل الرحلات المجدولة وقد يتم التشغيل إلى مطارات إقليمية أخرى في الدول المجاورة لنقل الركاب بينها وبين الدولة التي يوجد فيها مقر الشركة الإقليمية.
- شركات النقل الجوي الفرعية (feeder airline): وتقوم هذه الشركات بتشغيل خطوط جوية قصيرة المدى تؤمن الربط الجوي بين نقاط

صغيرة وإقليمية وبين المطارات الرئيسية ويستعمل لهذا النوع من التشغيل طائرات صغيرة و/أو متوسطة الحمولة.

- شركات النقل الجوي الكمبيوتر (commuter airline): تقوم هذه الشركات بالتشغيل على خطوط جوية فرعية و/أو خطوط جوية إقليمية برحلات جوية هي في غالب الأحيان من نقطة إلى نقطة (point to point) ويتم استعمال طائرات طاقتها الاستيعابية في حدود ٣٠ مقعد على أعلى تقدير وقد تزداد هذه الطاقة على مدى سنوات التشغيل وازدياد الطلب على القطاعات التي تقوم بتشغيلها هذه الشركات.

ونتيجة للتطور المستمر في صناعة النقل الجوي وتعدد نشاطاته واختلافها واستناداً إلى الاعتبارات المتعلقة بتسويق خدمات النقل الجوي نجد أن هناك بعض من الشركات تتخصص في التشغيل على خطوط جوية محددة أو قطاعات معينة من الأسواق ويطلق على هذه الشركات تعبير الناقل الجوي المتخصص (niche airline) كما ظهر حديثاً ما يعرف بشركات النقل الجوي منخفضة التكاليف (low cost airline) وهي شركات ذات تكاليف منخفضة إلى حد ما بالمقارنة مع الشركات المشابهة وتقوم هذه الشركات بتقديم خدمات النقل الجوي على خطوط جوية مختلفة بأسعار منخفضة مع ملاحظة أن هذه الشركات لا تقوم بتقديم أي نوع من الخدمات على متن طائراتها مثل الوجبات التموينية أو تقديم المشروبات وتحمل المسافرين عن طريقها بجميع الضرائب والرسوم التي تفرضها السلطات المختصة بالإضافة إلى ثمن التذكرة المنخفض كما سبقت الإشارة.

وشركات النقل الجوي قد تكون ناقل وطني (national airline) لدولة من الدول، ويستعمل تعبير الناقل الوطني للإشارة إلى أن هذه الشركة هي أداة

وطنية للنقل الجوي أسست وفق أحكام القانون الوطني لدولة ما وتمنح الترخيص اللازم الذي يسمح لها بتشغيل خطوط دولية منتظمة أو خطوط داخلية في الدولة المسجلة بها ويطلق أيضاً تعبير الشركات الحاملة للعلم (flag airline) وهي الشركات التي يتم تعينها من قبل دولة ما لتشغيل خطوط جوية منتظمة وغير منتظمة بموجب اتفاقية ثنائية أو اتفاقية متعددة الأطراف للنقل الجوي وفي هذه الحالة قد تكون الشركة ناقلاً معيناً (designatedairline) حاملة لعلم الدولة التي قامت بتعينها وقد يسري هذا على أي ناقل وطني أخر من تلك الدولة أو أي دولة أخرى في حالة الاشتراك في المصلحة من قبل الشركتين مع ملاحظة أنه يمكن للدولة أن تقوم بتعيين أكثر من شركة وطنية واحدة إذا ما كانت اتفاقيات النقل الجوي الموقعة مع الدول الأخرى تنص على إمكانية تعدد التعيين (multi designation) مثل ما هو الحال في تعيين كل من الخطوط الجوية الإفريقية والخطوط الجوية الليبية في تشغيل رحلات جوية إلى كل من مطار القاهرة في مصر ومطار روما في ايطاليا ومطار أمستردام في هولندا.

شركات النقل الجوي منخفضة التكاليف:

هي الشركات التي تعرف بتكاليف تشغيلها المنخفضة أو الشركات الاقتصادية (low-cost carrier) أو (low-cost airline) وهي الشركات التي تقوم بتشغيل الرحلات الجوية المنتظمة بأسعار منخفضة استناداً إلى تكاليف التشغيل المنخفضة أيضاً والتي يتم فيها التقليل من معظم خدمات الركاب التقليدية المتعارف عليها لدى شركات النقل الجوي التقليدية.

بدأ ظهور هذا النوع من الشركات في الولايات المتحدة الامريكية (بدأت من قبل شركة طيران "ساوث وست" الناقلة الوطنية الأميركية بهدف محدد وهو

تقديم تذاكر طيران رخيصة إلى المستهلكين) أولا قبل أنتشاره في أوروبا في بداية التسعينيات ومنه إلى دول العالم الاخرى في الشرق الاوسط وآسيا وأفريقيا، ولا يجب الخلط بين الطيران الاقتصادي ذو التذاكر الرخيصة والخدمة المحدودة وبين شركات الطيران المحلية التي تقدم رحلات داخلية قصيرة المدى بأسعار منخفضة قد تكون مدعومة من قبل الحكومات ضمن اطار تقديم الخدمات لمواطنيها وعلى الأخص في الدول المترامية الاطراف.

وقد أدى مفهوم انتشار شركات الطيران المنخفضة التكاليف أو ما تسمى بالطيران الاقتصادي، إلى فقدان شركات الطيران التقليدية الكبرى إلى نسبة كبيرة من اسواقها، وذلك بالنظر إلى قدرة شركات الطيران الاقتصادية على توفير مقاعد على طائراتها بأسعار منخفضة ومغرية لم تستطع شركات الطيران التقليدية الكبرى تقديمها إلى المسافرين على رحلاتها الأمر الذي دفع هذه الشركات (التقليدية) إلى البدء في إنشاء شركات طيران اقتصادية تابعة لها رغبة في استعادة حصتها في السوق.

وقد لاقى مفهوم شركات الطيران الاقتصادية نجاحاً ملحوظاً في أوروبا، ففي المملكة المتحدة وأيرلندا أدى نجاح الفكرة إلى إنشاء شركتي طيران هما "Easy Jet" و"Rayan Air" في عام 1995. ويعزى نجاح الشركتين إلى الإطار الاقتصادي الأوروبي آنذاك الذي شجع على انشاء شركات الطيران الاقتصادية ومن ذلك مثلاً، السماح لشركات الطيران الأوروبية بالقيام برحلات داخلية في دول الاتحاد الأوروبي، وعلى الاخص في المطارات القليلة الاستخدام ومنخفضة الرسوم مما أدى إلى زيادة أعداد المسافرين فيها بشكل ملحوظ.

أما في آسيا، فكان هناك اعتقاد سائد بأن سيطرة الحكومات والقيود المفروضة لن تسمح لشركات الطيران الاقتصادية أن ترى النور والازدهار في هذه القارة.

لكن التقدم السريع الديموغرافي والاقتصادي، وازدحام المطارات الرئيسية وعدم استخدام المطارات غير المستغلة، ورغبة الحكومات في تعزيز السياحة والتجارة خارج العواصم والمدن التجارية أثر في تحقيق مفهوم الطيران الاقتصادي.

وقد قامت ماليزيا في عام 2001 بإنشاء شركة طيران اقتصادية باسم " Air Asia" التي تسير رحلات اقتصادية في دول شرق آسيا وبعض البلدان الآسيوية والأوروبية. ولاحقاً تم إنشاء شركات طيران اقتصادية آسيوية أخرى مثل طيران "تايكر" وطيران "فاليو أير".

أما في الشرق الأوسط فقد كانت إمارة الشارقة في دولة الامارات العربية المتحدة أول من قام بإنشاء أول شركة طيران منخفضة التكاليف تطبق المفهوم الاقتصادي بالمنطقة حيث أنشأت في عام 2003 شركة العربية للطيران، وهي أول شركة طيران اقتصادية في الشرق الأوسط.

لعبت الشركة العربية للطيران دوراً بارزاً في تكريس المفهوم الجديد للطيران في المنطقة مما دفع بالعديد من بلدان المنطقة لإنشاء شركات بنفس المفهوم حيث أنشئت شركات طيران اقتصادية أخرى كشركة طيران الجزيرة في الكويت، وتلتها شركتا طيران ناس وطيران سما في المملكة العربية السعودية ثم Jet For You المغربية في العام ٢٠٠٦ وفي عام 2007 أنشئت شركة طيران البحرين، وبعدها بعام قامت دبي بإنشاء آخر شركة طيران اقتصادية في المنطقة وهي Fly Dubai. حيث شهدت أعمال هذه الشركات نمواً تصاعدياً منذ 2005 حتى بلغت حصتها من سوق الطيران في الامارات إلى 8.16% خلال 7 أشهر.

وفي عام ٢٠٠٩ تم إطلاق شركتي العربية للطيران المغرب والعربية للطيران مصر.

يقدر عدد شركات الطيران منخفضة التكاليف حول العالم حالياً بأكثر من ٢١٠ شركة طيران. يستحوذ الطيران الاقتصادي في منطقة الشرق الأوسط على ٥٪ من سوق السفر ويعتقد أنه سيحقق نسبة٥٠% مستقبلاً.

الرمز الكودي لشركات النقل الجوي:

الرموز الكودية التي تصدر لشركات النقل الجوي الاعضاء في الاياتا الاتحاد الدولي للنقل الجوي والتي تسمى أحياناً رموز حجز اتحاد النقل الجوي الدولي (IATA)، هي رموز من حرفين تصدرها الاياتا (IATA) إلى شركات الطيران العالمية.

ويتم نشر هذه الرموز في دليل معلومات الجداول القياسية للاياتا (IATA) ووصف الرموز نفسها في دليل ترميز خطوط الطيران الخاص بها ويتم عادة نشر كل منهما مرتين في السنة.

وتستند رموز الاتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA) في الأصل إلى رموز منظمة الطيران المدني الدولي (ICAO) التي صدرت في عام ١٩٤٧ باعتبارها رموز تعريف الخطوط الجوية المكونة من حرفين ( ). وقد قام الاتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA) بتوسيع النظام المكون من حرفين مع رموز تتكون من حرف ورقم (أو العكس) بعد أن قدمت منظمة الطيران المدني الدولي نظامها الحالي المؤلف من ثلاثة أحرف في عام ١٩٨٢. ومنذ ذلك الحين، يتم استخدام مجموعات من الحروف فقط.

تتبع رموز الخطوط الجوية التنسيق، أي حرفين أبجديين رقميين (أحرف أو أرقام) متبوعاً بحرف اختياري. على الرغم من أن معيار IATA يوفر رموز شركات الطيران المكونة من ثلاثة أحرف، إلا أن الاياتا IATA لم تستخدم الحرف الثالث الاختياري في أي رمز معين. ويرجع ذلك إلى أن بعض أنظمة

الكمبيوتر القديمة، خاصة "أنظمة الحجز المركزية"، قد أخفقت في التوافق مع هذا المعيار، على الرغم من تطبيقه لمدة ٢٠ عاماً. تتوافق الرموز الصادرة حتى الآن مع قرارIATA 762، الذي ينص على حرفين فقط. وبذلك تتوافق هذه الرموز مع المعيار الحالي لمعيار شركات الطيران، ولكنها لا تستخدم سوى مجموعة فرعية محدودة من النغمة المحتملة.

تستخدم الرموز الكودية لشركات طيران الاتحاد الدولي للنقل الجوي في تحديد شركات الطيران لأغراض تجارية في اجراءات الحجز واصدار التذاكر وجداول المواعيد للرحلات الجوية والتذاكر والاسعار ووثائق الشحن الجوي والاتصالات مع المحطات الارضية المختصة بحركة الملاحة الجوية في مطارات العالم المختلفة.

ويحق لمنظمة الاياتا - بعد شطب أي شركة الطيران – أن تجعل الرمز الكودي للشركة المشطوبة ، متاحاً لإعادة الاستخدام بعد ستة أشهر من تاريخ الشطب ويمكنها أيضاً إصدار "تكرارات متحكم فيها". يتم إصدار نسخ مكررة خاضعة للرقابة لشركات الطيران الإقليمية التي من غير المحتمل أن تتداخل وجهاتها، حتى يتم مشاركة نفس الرمز من قبل شركتي طيران مختلفتين مع ضرورة ان تتم الإشارة إلى التكرار مع علامة النجمة(*) ومثال ذلك الرمز"٧" Y الذي يشير إلى كل من شركة ميدل إيرلاينز، وشركة الطيران العارض في السودان، وشركة الخطوط الجوية ميد، وهي شركة طيران مستأجرة في لبنان.

كما تقوم الاياتا أيضاً بإصدار رمز محاسبة يعرف باسم (PREFIX NUMBER) يتكون من ثلاثة ارقام يتم استخدامها على التذاكر وبوالص الشحن ثلاثة أحرف من رقم التذكرة أو البوليصة من اليسار إلى اليمين بما يسهل جميع المعاملات المالية سواء في غرفة المقاصة التابعة للاياتا أو فيما بين شركات الطيران المختلفة.

الفصل الخامس: تأجير الطائرات

هي العملية التي يقوم فيها المؤجر (lessor) الذي يملك الطائرة بتزويد المستأجر(lessee) بطائرة واحدة أو عدد من الطائرات على سبيل التأجير لمدة محددة من الوقت قد تكون شهر واحد أو اكثر من شهر مقابل ايجار شهري متفق عليه يدفعه المستأجر مقابل استعمال الطائرة لعدد من الساعات المضمونة شهريا (minimum guaranteed block hours) على خطوط تشغيله المنتظمة أو العارضة وينقسم التأجير إلى عدة أنواع هي:

- الايجار على أساس ACMI (طائرة + طاقم + تأمين وصيانة) والحروف الانجليزية السابقة هي إختصار للكلمات

(aircraft,crew,maintenance&insurance) والتي تعني أن الايجار يتم على أساس أن يقوم المؤجر بتوفير الطائرة للمستأجر مقابل إيجار شهري متفق عليه يشمل الطائرة والطاقم الجوي وطاقم الصيانة والتأمين على الطائرة والطرف الثالث ويتولى المؤجر مسؤولية دفع الرواتب للطيارين والمهندسين وأعضاء طاقم الضيافة الجوية ومهندسي الصيانة اللازمين لتشغيل الطائرة المؤجرة طيلة فترة التأجير المتفق عليها وعادة لا تشمل الرواتب علاوات المبيت للفيئات المذكورة آنفاً - في حالة الحاجة إلى مبيت الطائرة خارج قاعدة التشغيل المحددة في عقد التأجير وإنما يتحملها المستأجر بالمبلغ الذي يتم الاتفاق عليه مسبقاً، ويتم حساب ساعات الطيران الفعلية منذ لحظة تحرك الطائرة إلى لحظة توقفها نهائياً chok off) chok on) حسب نوع الطائرة محل التأجير وساعات الطيران المضمونة شهرياً والمتفق عليها والتي يتوجب على المستأجر دفعها بالكامل

سواء طارت الطائرة أم لم تطير ويكون تأجير الطائرات على هذا الاساس لمدة محددة تبدأ من شهر واحد وقد تمتد إلى مدة سنتين أما إذا كان التأجير لمدة أقل من شهر واحد فإن التأجير يكون على أساس تشغيل رحلة عارضة أو عدة رحلات، ويتحمل المستأجر جميع التكاليف الاخرى المتعلقة بالطائرة والركاب والشحن خلال فترة الايجار المتفق عليها وتشمل هذه المصاريف الآتي:

١- تكاليف الوقود والزيوت اللازمة للطائرة.

٢- تكاليف الهبوط والايواء والخدمات الارضية في مطارات التشغيل.

٣- تكاليف الملاحة الجوية والعبور حيث يتم التشغيل عادة بأحرف نداء الشركة المستأجرة وذلك لتفادي إزدواج الت.

٤- تكاليف إقامة الطاقم الجوي وطاقم الضيافة والمهندسين ونقلهم من وإلى مطارات التشغيل.

٥- رسوم التأشيرات والضرائب المحلية وأي رسوم ذات علاقة بإستيراد المواد اللازمة لتشغيل كاليف بين المؤجر والمستأجر.

٦- تكاليف بوليصة التأمين على الركاب والحقائب والشحن.

٧- تكاليف التأمين على أخطار الحرب إن وجدت.

- التأجير المبلل أو الرطب (wet-lease):- وهو التأجير الذي يتحمل فيه المؤجر تكاليف الوقود للطائرة أو الطائرات محل عقد التأجير ويستعمل هذا النوع من التأجير في الرحلات العارضة حيث يتضمن سعر ساعة الطيران تكاليف الوقود اللازم لتشغيل الرحلة المحددة في عقد التأجير، ويمكن أن يتم في هذا النوع من التأجير تزويد المستأجر بطائرة بدون طاقم ضيافة جوية عدا ما يتطلبه القانون من ضرورة توفر

رئيس طاقم ضيافة من الشركة المؤجرة ويطلق على هذا النوع من التأجير (damp lease).

- التأجير الجاف (drylease):- هو التأجير الذي يتم للطائرة أو الطائرات بدون أطقم جوية (طيارين وضيافة جوية ومهندسي صيانة) وبدون صيانة وتأمين ويستخدم هذا النوع من التأجير في الطائرات التي تملكها الشركات المتخصصة في التأجير أو التي تملكها المصارف والمؤسسات التمويلية ويتطلب هذا النوع من التأجير أن يقوم المستأجر بتشغيل الطائرة أو الطائرات المستأجرة بشهادة المشغل الجوي (AOC) الصادرة بإسمه من سلطات الطيران المدني في الدولة التي يوجد فيها مركزه الرئيسي كما أن الطائرة يتم تسجيلها في سجل الطائرات في نفس دولة المستأجر وتكون مدة التأجير عادة من سنتين إلى أكثر ويكون عقد التأجير متضمناً عدد من الشروط المتعلقة بإستهلاك الطائرة (aircraft depriciation) والصيانة الثقيلة لجسم الطائرة والمحركات ومجموعة الهبوط المزودة بها الطائرة بالإضافة إلى التأمين على الطائرة، وتتوقف هذه الشروط على مكان تواجد الطائرة والظروف السياسية في بيئة التسويق الموجودة فيها الطائرة، وبشكل عام فإن التأجير الجاف ينقسم إلى نوعين هما:-

١- التأجير التشغيلي (operating lease):- يعد هذا التأجير قصير المدة إذا ما قورن بالعمر الاقتصادي للطائرة المؤجرة وفي العادة تمتد فترة هذا التأجير من سنتين إلى ٧ سنوات تقريباً ولا يتم في هذا النوع من التأجير تحويل المخاطر (risks) والمردودات (rewards) المتعلقة بالطائرة إلى المستأجر وإنما يتم منح المستأجر حق إستعمال الطائرة فقط وبالتالي لا يتم إدراج الطائرة المؤجرة ضمن أصول الشركة

المستأجرة وتظهر في ميزانيتها إذ أنها (الطائرة) مازالت مملوكة للشركة المؤجرة طيلة فترة التأجير.

٢- التأجير التمويلي (finance lease):- وهو ما يعرف أيضاً بالتأجير الرأسمالي (capital lease) وهو نظام تمويلي يقوم فيه المؤجر (مصارف، شركات تأجير، مؤسسات تمويل) بتمويل شراء طائرات بناءاً على طلب من مستأجر (شركات طيران)، وفي هذا النوع من التأجيرات يتم تحويل جميع المخاطر (risks) والمردودات (rewards) المتعلقة بالطائرة إلى المستأجر حيث تعتبر من الاصول التي يمكن أن تخضع للاستهلاك السنوي واستقطاع تكاليف فوائد الدفعات السنوية للايجار بإعتبارها دفعات رأسمالية ويتم هذا النوع من التأجير إذا ما توفرت فيه الشروط الآتية:

أ - أن يملك مستأجر الطائرة حق تملكها (خيار الشراءpurchase option) في نهاية عقد الإيجار التمويلي على أن تكون الدفعات السنوية للايجار قد غطت التكلفة الاصلية للطائرة محل العقد مع هامش ارباح محدد وذلك بسعر عادل يتم الاتفاق عليه.

ب - أن تكون القيمة الايجارية المدفوعة أكثر من ٩٠% من قيمة سعر السوق للطائرة محل التأجير.

ث - أن تكون مدة التأجير أكثر من ٧٥% من العمر الافتراضي للطائرة.

وبالنظر إلى أن الشركات المستأجرة التي تقوم بهذا النوع من التأجير تكون في الواقع قد اضافت أصول راسمالية إلى اصولها القائمة فإن الطائرة المؤجرة يمكن أن تظهر في ميزانيتها في جانب الاصول، وقد انتشر هذا النوع من التأجير في السنوات الأخيرة.

الفصل السادس:

أنظمة الحجز الآلي (computer reservations system)

هي أنظمة آلية تستخدم لتخزين واسترجاع المعلومات المتعلقة بجداول الرحلات والمقاعد المتوفرة والتعريفات المعتمدة لشركات النقل الجوي، وإجراء عمليات الحجز وإصدار تذاكر السفر الجوية، وقد صممت هذه الأنظمة في البداية لاستعمال شركات النقل الجوي وطورت بعد ذلك بحيث يتم استعمالها من قبل وكالات السفر والسياحة باعتبارها أحد قنوات التوزيع الهامة لخدمات النقل الجوي، وتعرف الأنظمة الرئيسية المستخدمة في حجز وإصدار التذاكر لأكثر من شركة نقل جوي واحدة بأنظمة التوزيع الشامل (global distribution systems كما أن عدد من هذه أنظمة المتوفرة الآن توفر خدمات مختلفة للزبائن مثل حجز الفنادق والسيارات وتذاكر القطارات وغيرها من الخدمات عن طريق شبكة المعلومات الدولية (الإنترنت).

تعتمد خدمات النقل الجوي اعتماداً كبيراً على إمكانيات وقدرات شركات النقل الجوي في تسويق وتوزيع هذه الخدمات التي بدورها أصبحت تعتمد على أنظمة الحجز الآلي بالنظر إلى تأثير هذه الأنظمة المتزايد على بيع وتسويق خدمات النقل الجوي الداخلي والدولي.

الخدمات التي تقدمها انظمة الحجز الآلي:

توفر نظم الحجز الإلكتروني خدمة الحجز والاستعلام لكل من:

أ- غرف الفنادق.

ب - سيارات الأجرة.

ت - برامج سياحية متكاملة.

ث - رحلات بحرية، التأمين، رحلات المدن، رحلات السفاري، حجوزات المطاعم، تذاكر المسرحيات، تذاكر القطار، العبارة، السيارات الفاخرة.

وكذلك يسهل عملية تغيير خط الرحلة ومقارنة أسعار الخدمات فيما بينها، بالإضافة إلى واجهة رسومية للمقاعد لتسهيل عملية حجزها مقدماً.

مزايا نظم الحجز الآلي:

من أهم مميزات نظم الحجز الإلكتروني:

- تسهيل عملية البحث عن الرحلات.
- مقارنة أسعار الخدمات فيما بينها.
- ارتفاع مبيعات شركات الطيران ودخلها.
- زيادة حجم العملاء لشركات الطيران والفنادق وغيرها.
- القدرة على تقديم برامج سياحية متكاملة (مثل حجز تذكرة السفر، السيارة، الفنادق وغيرها).
- تسهل العمليات الإدارية وتقلل عدد الموظفين لأنها تجمع أكثر من نظام في نظام واحد.

أداء نظم الحجز الإلكتروني:

- متوفرة وقابلة للوصول خلال ٩٩.٩% من الوقت.
- تعالج أكثر من ١٧,٠٠٠رسالة لكل ثانية خلال وقت الذروة.
- سريعة الاستجابة حيث تقدر سرعة الاستجابة بجزء من الثانية.

المخاطر التي تواجه نظم الحجز الآلي:

تواجه نظم الحجز الإلكتروني المخاطر التالية:

- اتجاه الموردون حالياً (فنادق، شركات طيران وغيرها) لبناء علاقة مباشرة مع الزبون عن طريق توفير الحجوزات عبر الإنترنت.
- محاولة وكالات السفر شراء كمية كبيرة من البضاعة وبيعها مباشرة للزبائن، مما يحد من استخدام نظام الحجوزات الإلكتروني وكذلك يزيد أرباحها.

أهم انظمة الحجز الالي في العالم:

١- أماديوس سي آر إس (Amadeus):

أماديوس (Amadeus) هو نظام حجز إلكتروني مملوك بالكامل لشركة Amadeus IT Group ومقرها الرئيسي في مدريد، إسبانيا. أما قاعدة البيانات المركزية فمتواجدة في مدينة إيدرينج في محافظة بافاريا في ألمانيا. وأما القسم التقني والتطوير فمتواجد في واحة العلوم صوفيا أنتيبوليس، فرنسا.

أماديوس هو عضو في اتحاد النقل الجوي الدولي وتحالف النقل المفتوح (OpenTravel Alliance) وشركة سيتا (SITA) ورمزه هو A١.

أنشئ نظام أماديوس للحجوزات عام ١٩٨٧ عن طريق تحالف بين الخطوط الجوية الفرنسية ولوفتهانزا والخطوط الجوية الأيبيرية والخطوط الجوية الإسكندنافية، وهو اليوم النظام الرائد عالمياً للحجوزات.

٢- جاليليو (Galileo):

تعود جذور "جاليليو" إلى عام ١٩٧١ عندما أنشأت "يونايتد إيرلاينز" أول نظام للحجز المركزي الالي تحت اسم "أبولو" خلال الثمانينيات وأوائل التسعينات، تم بيع اعداد كبيرة من تذاكر الطيران من قبل وكلاء السفر والسياحة كانت الرحلات الجوية التي توفرها شركة الطيران التي تمتلك نظام الحجز ذات عرض مفضل على شاشة أجهزة الكمبيوتر ونتيجة إلى الانتشار الواسع الذي

تحقق من خلال نظامي (Sabre) و(Apollo) المملوكين لشركتي American Airlines وUnited Airlines، على التوالي، في سوق النقل الجوي تم إنشاء WorldspanوGalileo من قبل مجموعة من شركات الطيران الأخرى في محاولة للحصول على حصة في سوق النقل الجوي عن طريق استخدام نظام الحجز الآلي، تأسس نظام غاليليو في عام ١٩٨٧ من قبل تسع شركات نقل أوروبية هي: الخطوط الجوية البريطانية، الخطوط الجوية الملكية الهولندية KLM، أليطاليا، الخطوط الجوية السويسرية، الخطوط الجوية النمساوية، الأولمبياد، سابينا، طيران البرتغال وإير لينغوس.

وللحيلولة دون تدخل حكومي محتمل، قامت شركة الخطوط الجوية المتحدة بتفكيك نظام الحجز في أبولو، والذي كان قد سيطرت عليه كوفيا ونتج عن ذلك نظام (غاليليو إنترناشونال) عن طريق استحواذ Covia على شركة Galileo الأوروبية ودمجها مع نظام Apollo في عام ١٩٩٢.

تم استخدام نظام الحجز Apollo من قبل يونايتد ايرلاينز حتى ٣ مارس ٢٠١٢، عندما تحولت إلى SHARES، وهو نظام يستخدم من قبل شركة الخطوط الجوية التابعة لها. ما زال Apollo يستخدم من قبل وكلاء السفر في جاليليو انترناشيونال (التي أصبحت الآن جزءاً من عملاء (Travelport GDS) في الولايات المتحدة وكندا والمكسيك واليابان.

تم إنشاء جاليليو المملكة المتحدة في الأصل من Travicom والذي كان أول نظام حجز متعدد الاستخدامات في العالم باستخدام التكنولوجيا التي طورتها.Videcom كانت شركة Travicom شركة أطلقتها Videcom و British Airways وBritish Caledonian وCCL في عام ١٩٧٦ والتي أصبحت في عام ١٩٨٨ شركة .Galileo UK.

جالليليو هو نظام حجز كمبيوتر (CRS) تملكها ترافلبورت.

اعتباراً من عام ٢٠٠٠ كان لديها ٢٦.٤٪ من حجوزات طيران CRS العالمية. بالإضافة إلى حجوزات شركات الطيران، فإن Galileo CRS تستخدم أيضاً لحجز رحلات القطارات والرحلات البحرية وتأجير السيارات وغرف الفنادق. تم نقل نظام Galileo من Denver، كولورادو، إلى مركز بيانات Worldspan في أتلانتا، جورجيا، في ٢٨ سبتمبر ٢٠٠٨، بعد دمج ٢٠٠٧ Travelport وWorldspan (على الرغم من أنهما يشتركان في نفس مركز البيانات، إلا أنهما يستمران في العمل كنظامين منفصلين). في العام ١٩٩٢ قامت مجموعة من شركات النقل الجوي العربية الاعضاء في الاتحاد العربي للنقل الجوي بانشاء شركة عربي لنظام الحجز الشامل والتي قامت بدورها بالتعاقد مع الموردين لأنظمة الحجز الشامل بغية ايجاد نظام تقوم شركات الطيران الأعضاء بتشغيله لوكالات السياحة والسفر كلا في بلدها وقامت الشركات المعنية بدراسة عروض نظم الحجز المقدمة للتمثيل في سوق الشرق الأوسط ووجد في ذلك الوقت أن أفضل هذه النظم تطوراً وأكثرها تكنولوجيا هو نظام جاليليو كونه يتعامل مع:

- ٥٥ شركة طيران.
- ٤٥ ألف فندق.
- ٥٥ ألف وكيل سياحي.
- ١٢ ألف موقع تأجير سيارات.
- تم التعاقد مع النظام لتقوم شركات الطيران بتمثيله في سوق وكالات السياحة والسفر بالشرق الأوسط مقابل نسب يحصل عليها موزع النظام على الحجوزات، مما يعني إستعادة نسب كبيرة من المبالغ المباعة من نظام جاليليو بالإضافة إلى المبالغ الربحية للبيع على شركات الطيران الأخرى والفنادق وشركات تأجير السيارات.

سيبر (بالإنجليزية: Sabre):

Computer Reservation System أوCRS هو نظام الحجز الإلكتروني يستخدم لتخزين والاستعلام والقيام بعمليات الحجز للسفر. استخدمته في البداية شركات الطيران، ثم امتد فيما بعد لتستخدمه وكالات السفر. تعرف نظم الحجز الإلكتروني الكبيرة التي تبيع تذاكر السفر لعدة شركات طيران باسم نظم التوزيع العالمي Global Distribution Syste: أو.(GDS) منحت شركات الطيران صلاحية الحجز الإلكتروني لشركات التوزيع العالمي المتخصصة، التي تتيح للعملاء عملية الحجز عبر الإنترنت. وتتيح نظم التوزيع العالمي الحديثة حجز غرف الفنادق وتأجير السيارات بالإضافة إلى تذاكر السفر، وتذاكر القطارات في بعض الدول.

وفر نظم الحجز الإلكتروني خدمة الحجز والاستعلام لكل من:

- غرف الفنادق، سيارات الأجرة، برامج سياحية متكاملة، رحلات بحرية، التأمين، رحلات المدن، رحلات السفاري. حجوزات المطاعم، تذاكر المسرحيات، تذاكر القطار، العبارة، السيارات الفاخرة.
- وكذلك يسهل عملية تغيير خط الرحلة ومقارنة أسعار الخدمات فيما بينها، بالإضافة إلى واجهة رسومية للمقاعد لتسهيل عملية حجزها مقدماً.

من مميزات نظام سيبـر الإلكتروني لوكالات السفر والسياحة:

١- مقارنة أسعار الخدمات فيما بينها.

٢- ارتفاع مبيعات شركات الطيران ودخلها.

٣- زيادة حجم العملاء لشركات الطيران والفنادق وغيرها.

٤- القدرة على تقديم برامج سياحية متكاملة (مثل حجز تذكرة السفر، السيارة، الفنادق وغيرها).

٥- تسهل العمليات الإدارية وتقلل عدد الموظفين لأنها تجمع أكثر من نظام في نظام واحد.

٦- تستخدم نظام الحجز الإلكتروني في.

٧- أكثر من ١٠,٠٠٠ مكتب من مكاتب المبيعات الجوية.

٨- أكثر من ٦٧,٠٠٠ وكالة سفر.

٩- أكثر من ٢٤٠ متجر حول العالم.

نظام وورلد سبان (Worldspan):

وورلدسبان هي شركة تتولى تقديم تكنولوجيا السفر، وخدمات الإنترنت والاتصال وخدمات التجارة الإلكترونية لوكالات السفر ومقدمي خدمات السفر والشركات. نظامها الأساسي هو المعروف باسم نظام التوزيع العالمي (GDS) نظام التوزيع العالمي (GDS) هو نظام شبكة ألية تملكه أو تديره شركة تمكن من اجراء المعاملات بين مقدمي خدمات صناعة السفر- على الاخص شركات الطيران والفنادق وشركات تأجير السيارات ووكالات السفر والسياحة - ويتم استخدام هذا النظام من قبل وكالات السفر والسياحة في حجز واصدار تذاكر السفر الجوية، وغرف الفنادق، وتأجير السيارات، وبرامج المجموعات السياحية والخدمات المرتبطة بها تستضيف وورلدسبان أيضاً خدمات تكنولوجيا المعلومات وحلول المنتجات.

تأسست وورلدسبان (Worldspan) في أوائل عام ١٩٩٠ من قبل شركة طيران نورث ويست (Northwest Airlines، وشركة طيران دلتا الجوية (Delta Air Lines) (TWA) وذلك لتشغيل وبيع خدمات (GDS) لوكالات السفر في جميع أنحاء العالم.

عملت Worldspanبشكل فعال ومربح للغاية، وتوسعت أعمالها بشكل ناجح في اسواق أمريكا الشمالية وأمريكا الجنوبية وأوروبا وآسيا ونتيجة لهذا النجاح تمكنت الشركات المالكة لهذا النظام من بيعه إلى (Citigroup Venture Capital) وصندوق معاشات أونتاريو للمعلمين في منتصف العام ٢٠٠٣، وفي ديسمبر عام ٢٠٠٦، وافق ترافلبورت مالك نظام (GALILEO GDS) وشركة Gullivers Travel Associates (GTA) وحصة مسيطرة في Orbitz، على شراء Worldspan من Citigroup Venture Capital وصندوق معاشات أونتاريو للمعلمين وتم البيع فعلا في عام ٢٠٠٧ م.

لم تلتزم إدارة ترافلبورت - في ذلك الوقت - بدمج النظامين بحجة دراسة جميع الخيارات، بما في ذلك تشغيل كلا النظامين بشكل متوازٍ وفي ٢١ أغسطس ٢٠٠٧م اكتمل الاستحواذ بمبلغ ١.٤ مليار دولار وأصبحت وورلدسبان جزءاً من شركة Travelport GDS، والتي تضم أيضاً غاليليو والشركات الأخرى ذات الصلة. في ٢٨ سبتمبر ٢٠٠٨، تم نقل نظام GALELLO وApollo GDS من مركز بيانات Travelport في دنفر، كولورادو إلى مركز بيانات Worldspan في أتلانتا، جورجيا (على الرغم من استمرار تشغيلهما كنظامين منفصلين من (Worldspan GDS)، وتم في عام ٢٠١٢ ترحيل جميع عملاء Worldspan من محرك التسعير FareSource القائم على TPF إلى محرك التسعير الذي يستخدمه نظام TravelPhoneفي نظام TravelVell الذي يستخدمه بالفعل كل من Galileo وApollo. على الرغم من أن الأنظمة الثلاثة تتشارك في نظام تسعير مشترك، إلا أنها تستمر في العمل كنظام GDS منفصل.

لغة الطيران:

هي اللغة التي يستعملها موظفو حجز واصدار التذاكر الجوية فيما بينهم لتوضيح وقراءة بعض الرموز (Codes) التي تستخدم في الحجز والاصدار عن طريق انظمة الحجز التي سبقت الاشارة إليها كما أن هذه الابجدية للتواصل فيما بين موظفي شركات الطيران بعضهم البعض وكذلك بين قائد الطائرة ومحطات المراقبة الجوية الموجودة بالمطارات كما يستعملها موظفو الفنادق والشركات السياحية ويتم استخدام هذه اللغة والرموز أيضاً اثناء العمليات الهجائية لاسم معين أو رمز معين مثل رمز ملف الحجز الخاص بالمسافرين المتعارف عليه (PNR) وذلك لتفادي حدوث أي اخطاء عند قراءتها لشخص آخر من خلال الهاتف ويتكون ملف الحجز الخاص المذكور من ٦خانات عادة ما تتكون من حروف وأرقام ويتم استخدامها كما ذكرنا لتجنب عمليات الخطأ فى السمع والتميز بين الحروف عند القراءة وعلى الاخص في الحروف المتشابهة في النطق مثل حروف P , B وS , C و G J , ومن المتفق عليه أن يتم اعطاء كل حرف تتم قراءته اسم معين شرط أن تبدأ هذه الكلمة بنفس الحرف المراد التعبير عنه متل حرف A يتم نطقه على سبيل ALPHA كما هو وارد في جدول الحروف الابجدية للغة الطيران المرفق طي هذا الكتاب، ويتم استخدم ابجدية الطيران أيضاً في قراءة رموز شركات الطيران والرموز الثلاثية للمدن والمطارات الخاصة اثناء القيام بعمليات حجز التذاكر.

إن من أهم ما يميز أنظمة الحجز هو أن لكل مدينة في كل دولة من دول العالم رمز كودي يتكون من ثلاثة أحرف فقط مثل طرابلس ليبيا رمزها الكودي (TIP) إلى جانب الرمز الكودي لشركات الطيران والذي سبقت الاشارة إليه ومن المتعارف عليه في صناعة النقل الجوي وجود اختصارات رمزية متفق عليها لكل الامور المتعلقة بهذه الصناعة مثل اختصارات أسماء أيام الاسبوع

والشهور والطائرات كل ذلك من أجل تسهيل جميع الاجراءات المتعلقة بصناعة النقل الجوي التجاري واختصار الزمن كل ما امكن ذلك وتحسب الساعة في أنظمة الحجز وجداول المواعيد لشركات الطيران المختلفة على مدار ٢٤ ساعة فمثلاً الساعة الثانية ظهراً تكتب ١٣:٠٠ أما الساعة الثانية عشر والنصف بعد منتصف الليل تكتب ٠٠:٣٠ وهكذا.

طريقة نطق الهجاء لحروف لغة الطيران

الحرف الابجدي	المصطلح الذي يقابله	طريقة النطق
A =	Alpha or Alfa	AL-FAH
B =	Baby or Bravo	BRAH-VOH
C =	Charlie or Charley	CHAR-LEE
D =	Daddy or Delta	DELL-TAH
E =	Easy	ECK-OH
F =	Father or Fox	FOKS-TROT
G =	Golf or George	GOLF
H =	Honey or Hotel	HOH-TEL
I =	Item or India	IN-DEE-AH
J =	Jack or Juliet	JEW-LEE-ETT
K =	King or Kilo	KEY-LOH
L =	Lima	LEE-MAH
M =	Mother or Mike	MIKE
N =	November or Nancy	NO-VEM-BER
O =	Oscar	OSS-CAHR
P =	Peter or Papa	PAH-PAH
Q =	Queen or Quebec	KEH-BECK
R =	Romeo or Roger	ROM-ME-OH
S =	Sierra or Sugar	SEE-AIR-RAH
T =	Tango	TANG- GO
U =	Uniform or United	YOU – NEE- FORM
V =	Victor	VIK – TAH
W =	Whisky or Water	WIGS – KEY
X =	X-Ray	ECKS – RAY
Y =	Yankee or Yellow	YANG – KEY
Z =	Zulu	ZOO - LOO

الفصل السابع : التحالفات الإستراتيجية بين شركات النقل الجوي

تعريف التحالفات الإستراتيجية:

التحالفات الإستراتيجية هي من ضمن الاستراتيجيات التي تعتمدها منظمات الأعمال لدخول الأسواق الدولية[1] وأن التحالفات الإستراتيجية تتضمن مجموعة واسعة من العلاقات التعاقدية التي تنشأ بين منظمات متنافسة في بلدان مختلفة للوصول إلى تحقيق أهداف معينة حيث وجد أن التحالفات الإستراتيجية تعتبر من أفضل الوسائل لدخول الأسواق الدولية بأقل التكاليف الممكنة وتدخل منظمات الأعمال في تحالفات إستراتيجية قصد تحقيق عدد من الأهداف من أهمها:

١- تقليل درجة المخاطرة المتعلقة بتطوير تكنولوجيا جديدة.

٢- دخول أسواق جديدة بتكاليف منخفضة.

٣- تحقيق وفورات الحجم في الإنتاج.

وعليه فقد اتفق على أن التحالفات الإستراتيجية قد تكون تحالفات إستراتيجية تكنولوجية أو تحالفات إستراتيجية إنتاجية أو تحالفات إستراتيجية تسويقية[2].. وهذا النوع الثالث من التحالفات الإستراتيجية هو ما يسود بين شركات النقل الجوي في العالم.. وهو ما سيتم مناقشته في هذه المداخلة.

التحالفات الإستراتيجية بين شركات النقل الجوي:

زادت في الآونة الأخيرة أهمية التحالفات الإستراتيجية بين شركات النقل الجوي في دول العالم المختلفة.. ومجمل التحالفات الناتجة الآن هي تحالفات تسويقية نشأت انطلاقا من المعايير التي تحكم قيام مثل هذه التحالفات والمتمثلة في الآتي:

١- وجود ميزة تنافسية لدى كل شركة من الشركات المنظمة للتحالف تتمثل في الإنتاج أو التكنولوجيا المستخدمة أو الأسواق المتاحة.

---

(١) د. عمرو خير الدين - التسويق الدولي جامعة الإسكندرية.

(٢) د. عمرو خير الدين مرجع سابق.

٢- وجود توازن في مساهمات كل شركة من الشركات المنظمة للتحالف.

٣- وجود اتفاق بين أطراف التحالف على الإستراتيجية المزمع إتباعها.

٤- وجود احتمالات ضعيفة في تحول أحد أطراف التحالف إلى منافس قوي في المستقبل.

٥- تفضيل أوجه التعاون مع الأطراف الأخرى بدل التنافس.

٦- وجود توافق بين الإدارات العليا في الشركات المتحالفة.

وتحتفظ كل شركة من الشركات المنضمة لتحالفات إستراتيجية بشخصيتها الاعتبارية ويكون التكامل بين الشركات المتحالفة في التنسيق في المجالات الآتية:

١- تشغيل الخطوط المشتركة.

٢- تخطيط الجداول بما يضمن تبادل المسافرين على الرحلات المختلفة لأعضاء التحالف.

٣- الشراء الموحد للوقود والخدمات الأرضية في المطارات المختلفة.

٤- التفاوض المشترك مع شركات التأمين.

والجدير بالذكر أن التحالفات الإستراتيجية القائمة الآن بين شركات النقل الجوي تنقل ما يزيد عن 51% من ركاب العالم وتحصل الشركات المتحالفة على نسبة 54% من حصة سوق النقل الجوي العالمي وتحقق نسبة 58% من إجمالي الإيرادات السنوية.

ومن أهم التحالفات الإستراتيجية القائمة الآن بين شركات النقل الجوي هي التحالفات الآتية:

تحالف النجمة:

يعتبر هذا التحالف من أكبر التحالفات القائمة الآن ويضم شركات النقل الجوي الآتية:

الخطوط الجوية الكندية، الخطوط الجوية النيوزيلندية، الخطوط الجوية الأسترالية، الخطوط الجوية الأسيوية، الخطوط الجوية النمساوية، بريتش ميد لاند، الخطوط الجوية البولندية، الخطوط الجوية الألمانية، شركة الخطوط الجوية الاسكندينافية، الخطوط الجوية السنغافورية، الخطوط الجوية الاسبانية، شركة الخطوط الجوية التايلندية، الخطوط المتحدة الأمريكية، الخطوط الجوية البرازيلية، الخطوط الجوية الأمريكية.

ويبلغ عدد الركاب المنقولين عن طريق رحلات هذا التحالف ما مجموعه ٢٧٥.٨٨٥.٠٠٠ راكب سنوياً ويصل عدد طائرات هذا التحالف إلى ٢٠٠٢ طائرة يتم تشغيلها إلى أكثر من ٧٥٥ مطار في ١٣٢ دولة من دول العالم ويتم استخدام أكثر من ٥٧٥ صالة شرفية لركاب هذا التحالف.

تحالف عالم واحد One World Alliance:

هو ثالث أكبر تحالف طيران في العالم بعد تحالف ستار وتحالف سكاي تيم، يرجع تاريخ تأسيس التحالف إلى عام ١٩٩٩ ويضم التحالف عشرة شركات طيران هي:

الخطوط الجوية الايرلندية، الخطوط الجوية الأمريكية، الخطوط الجوية البريطانية، طيران الكاتي باسفيك، الخطوط الجوية الفنلندية، الخطوط الجوية الإسبانية، الخطوط الجوية التشيلية، الخطوط الجوية الأسترالية.

ويخدم التحالف أكثر من ٧٠٠ وجهة في ١٤٠ وجهة حول العالم، وخدم التحالف أكثر من ٣٣٠ مليون مسافر سنوياً، ويشغل التحالف أكثر من ٢٢٠٠ طائرة من مختلف الطرازات. وفي عام ٢٠٠٧ بلغت أرباح التحالف ما يقارب

٧.٨ مليار دولار أمريكي تأسس هذا التحالف في شهر فبراير عام ١٩٩٩ ويأتي في المرتبة الثانية بعد تحالف النجمة من حيث عدد الشركات المنضمة ويبلغ عدد الركاب المنقولين على رحلات الشركات المنضمة لهذا التحالف ما مجموعه ١٩٩.٤٥٨.٠٠٠ راكب ويبلغ عدد الطائرات المشغلة ١٤٨١ طائرة من مختلف الأنواع والطرازات.

تحالف فريق الجو Air Force Alliance:

نشأ هذا التحالف في ٢٠٠٠/٦/٢٢ ويأتي في المرتبة الثالثة بعد تحالف عالم واحد من حيث عدد الشركات المنضمة والركاب المنقولين حيث يبلغ عدد الركاب المنقولين على رحلات الشركات المنضمة لهذا التحالف ما مجموعه ١٧٩.١٩٢.٠٠٠ راكب سنوياً ويبلغ حجم الأسطول ١٠٤٧ طائرة من الطرازات المختلفة حيث يتم تشغيل ما يزيد عن ٧٨٦٥ رحلة يومياً إلى ٥٠٠ مطار في ١٢٠ دولة من دول العالم ويضم هذا التحالف كل من الشركات الاتية:

الخطوط الجوية المكسيكية، الخطوط الجوية الفرنسية، الخطوط الجوية الإيطالية، الخطوط الجوية التشيكية، الخطوط الجوية الأمريكية، الخطوط الجوية الكورية.

تحالف الأجنحة Wings Alliance:

ويأتي هذا التحالف في المرتبة الرابعة من حيث عدد الركاب المنقولين حيث يبلغ عدد الركاب المنقولين على رحلات الشركات المنضمة لهذا التحالف ما مجموعه ١٢١.٨٥٢.٠٠٠راكب سنوياً ويبلغ حجم الأسطول ٨٩٩ طائرة من الطرازات المختلفة ويضم هذا التحالف كل من الشركات الاتية:

الخطوط الجوية الأمريكية، الخطوط الجوية الهولندية، الخطوط الجوية الأمريكية؛ تحالف مجموعة المسافرين Alliance Travelers Group؛

تأسس تحالف مجموعة المسافرين في ١٩٩٨/٣/٣٠ ويأتي في المرتبة الثالثة بعد تحالف عالم واحد من حيث عدد الشركات المنضمة والركاب المنقولين حيث يبلغ عدد الركاب المنقولين على رحلات الشركات المنضمة لهذا التحالف ما مجموعه ١٧٩.١٩٢.٠٠٠راكب سنوياً ويبلغ حجم الأسطول ١٠٤٧ طائرة من الطرازات المختلفة حيث يتم تشغيل ما يزيد عن ٧٨٦٥ رحلة يومياً إلى ٥٠٠ مطار لـ ١٢٠ دولة من دول العالم ويضم هذا التحالف كل من الشركات الآتية:

الخطوط الجوية الليتوانية، الخطوط الجوية الفرنسية، الخطوط الجوية البولندية، الخطوط الجوية البرتغالية.

ولا يعني وجود التحالفات الإستراتيجية المنوه عنها أن الشركات المنضمة لها تبقى عضويتها محصورة في تحالف واحد حيث أن بعض الشركات قد تكون منضمة لأكثر من تحالف واحد وذلك بالنظر إلى التحالفات الإستراتيجية هي تحالفات متعددة الأغراض وقد نجد أن هناك تحالف استراتيجي في التسويق بينما يوجد تحالف استراتيجي آخر في مجال أنظمة الحجز الآلي أو أنظمة التوزيع الشامل مما يعني أن الشركات قد تكون حليفة في مجال التسويق ومنافسة في مجال أخر وهذا ما يؤدي بالشركات المتحالفة إلى الإحجام عن البوح بكافة الأسرار وعدم التعامل مع الحلفاء بشفافية كاملة الأمر الذي قد يعرض التحالفات للزوال والاندثار.

المشاركة بالرموز: Codeshare agreement

المشاركة بالرمز أو ما يعرف بالانجليزية بالكود شير، هو أن تتقاسم شركتين حصة في نفس الرحلة المخصصة لأحد الشركتين كذلك من خلاله يمكن شراء مقعد في شركة طيران واحدة ولكن في الواقع يدار من قبل شركة طيران أخرى تتعاون تحت رقم الرحلة أو رمز الرحلة مصطلح "الرمز" code يشير إلى الحروف المستخدمة في جدول الرحلات، وهي أحرف محددة مسبقاً من الاتحاد الدولي للنقل الجوي الاياتا IATA والرموز هذه تحدد شركة الطيران ورقم الرحلة واتفاقيات الرمز المشترك تسمح لشركات النقل الجوي بالوصول إلى أكبر قدر من المدن من خلال شبكة التشغيل لشركات طيران أخرى يتفق معها دون الحاجة لتقديم رحلات اضافية أو تشغيل خط طيران جديد.

إن معظم شركات الطيران الكبرى اليوم تقاسم الرموز مع شركات طيران أخرى، وتقاسم الرمز هو سمة أساسية من سمات التحالفات الرئيسية بين شركات الطيران.

وبمعنى آخر فإن اتفاقية المشاركة بالرمز، والمعروفة أيضاً باسم الرمز المشترك، هي عبارة عن اتفاق تجاري، متعارف عليه في صناعة النقل الجوي التجاري، حيث تقوم شركتان أو أكثر من شركات الطيران بنشر وتسويق رحلة طيران تحت اسم شركة الطيران المشغلة ورقم الرحلة الخاص بها ("رمز الطيران") كجزء من جدول المواعيد (TIME TABLE) المنشور. وعادة ما يتم تشغيل رحلة جوية من قبل شركة طيران واحدة (يطلق عليها تقنياً "الناقل الإداري") في حين يتم بيع المقاعد للرحلة من قبل جميع شركات الطيران المتعاونة باستخدام محدداتها ورقم الرحلة الخاصة بها.

تعريف أخر مبسط للتشغيل بالرموز بين شركات النقل الجوي:

يتم الاتفاق بين شركات النقل الجوي لاستخدام الطرف الأول مقاعد ومميزات لدى الطرف الثاني في الأسواق أو المحطات التي لا تصل إليها ويتم جدولة هذه الحجوزات عبر انظمة الحجز المتعارف عليها في معظم الحالات ويمكن كذلك أن يتم استثناء ربط الحد الأدنى من الوقت بحيث تبقى بعض المقاعد إلى ما قبل اقفال الرحلة.

ومن أبسط أشكال اقتسام الرموز بين شركات النقل الجوي مثلاً: يمكنك شراء تذكرة سفر على الخطوط الجوية الليبية من القاهرة إلى اديس ابابا ولكن السفر يتم على طائرة تشغلها شركة مصر للطيران. والسبب في ذلك أن الخطوط الجوية الليبية لا تصل إلى تلك المحطة التي تريدها، أو أن الخطوط الجوية الليبية لا تشغل رحلة إلى تلك المحطة في ذلك اليوم أو خلافة من الاسباب.

بذلك يتم تقديم الخدمة من قبل مصر للطيران للنقاط التي لا تصل إليها الخطوط الجوية الليبية وليس هناك حاجة لتغيير التذكرة أو شراء تذكرتين، وهذا من شأنه تقليل نسبة ارتفاع سعر التذكر على الخط الذي يريده المسافر.

اتفاقيات التشغيل المشترك Joint venture agreements:

المشروع المشترك أو التشغيل المشترك بين شركات الطيران يمثل قراراً تجارياً ضخم يتطلب عادةً موافقة حكومية واسعة عندما تقوم شركات الطيران الطيران بالاتفاق على التشغيل المشترك فإنها تقوم أيضاً بالاتفاق فيما بينها بتنسيق الأسعار وجداول المواعيد كما يتم الاتفاق على المشاركة في الإيرادات.

وتعتمد الطريقة التي تعمل بها اتفاقية تقاسم العائدات بالضبط على الاتفاقية المحددة، لكن الفكرة هي أن شركتي طيران تعملان أساساً كشركة واحدة في إطار مشروع مشترك ويمكن ان يكون لشركة الطيران اتفاقيات تشغيل مشترك على قطاعات أو مناطق محددة مع شركة طيران اخرى أو اكثر ويكون لها أيضاً اتفاقيات أخرى مع شركات أخرى على قطاعات مختلفة والمثل على ذلك إن إحدى الشركات الأمريكية لديها مشروع تشغيل مشترك عبر المحيط الأطلسي مع شركات بريطانية، فنلندية، واسبانية، في حين أن لديها مشروع مشترك آخر عبر المحيط الهادي مع الخطوط الجوية اليابانية.

وتوصف اتفاقيات التشغيل المشترك (من وجهة نظر المستهلك) بأنها اتفاقيات تتصف بالإيجابية من حيث ما توفره من خيارات الرحلة الأكثر وتعدد الجداول الزمنية نتيجة إلى أن الشركات المشاركة في هذه الاتفاقيات تعمل كوحدة واحدة - وتحاول كل من جانبها - في اغلب الاحيان جعل تجربة التشغيل المشترك متسقة عبر العلامات التجارية للشركات المشاركة قدر الإمكان كما توصف بأنها سلبية لأنها الأمر الذي يمكن أن يؤدي إلى ارتفاع الاسعار نتيجة للإقلال من المنافسة بين الشركات.

وقد وصف أحد الكتاب الاتفاقيات بين شركات الطيران بالعبارة الاتية:

هناك العديد من أنواع الاتفاقيات المختلفة في صناعة النقل الجوي في الوقت الحاضر في حين أن الشروط المحددة تختلف مع كل شراكة، أعتقد أن أسهل طريقة لتلخيص ذلك هو أن أي اتفاق بين شركتي طيران بمثابة صداقة، واتفاقية المشاركة بالرمز تشبه المشاركة، ومشاريع التشغيل المشترك مثل الزواج، والتحالفات الاستراتيجية تشبه عائلة كبيرة، مع احتفاظ كل طرف من اطراف الاتفاقيات بحرية القيام بعمله الخاص.

حقوق المستهلك لخدمات النقل الجوي:

تمهيد:

بدأت حقوق المستهلك عندما أعلن الرئيس الأمريكي الأسبق "جون كنيدي" في ١٥مارس ١٩٦٢في البيت الأبيض وأمام الكونجرس الأمريكي كلمته الشهيرة والتي قال فيها: "إن كلمة مستهلك تشملنا كلنا ولذلك فهي تشكل اكبر مجموعه اقتصاديه تؤثر وتتأثر بكل القرارات الاقتصادية العامة والخاصة، وبالرغم من هذا الثقل الكبير للمستهلك إلا أن صوته لازال غير مسموعاً"، وحينها أعلن الحقوق الأربعة للمستهلك، وهي: حق الأمان، وحق المعلومة، وحق الاختيار، وحق الاستماع إليه.. ثم تطور الأمر بعد ذلك وتبنت الأمم المتحدة في شهر أبريل عام ١٩٨٥الحقوق الأربعة السابقة، وأضافت إليها أربعة حقوق أخرى لتكون هي: حقوق المستهلك الثمانية، وأصبحت على الوجه التالي:

١- حق الأمان: حماية المستهلك من المنتجات وعمليات الإنتاج والخدمات التي تؤدي إلى مخاطر على صحته وحياته.

٢- حق المعرفة: تزويد المستهلك بالحقائق التي تساعده على القيام السليم، وحمايته من الإعلانات وبطاقات السلع التي تشمل معلومات مضللة وغير صحيحة.

٣- حق الاختيار: أن يستطيع المستهلك الاختيار من العديد من المنتجات والخدمات التي تعرض بأسعار تنافسية مع ضمان الجودة.

٤- حق الاستماع إلى آرائه: أن تمثل مصالح المستهلك في إعداد سياسات الحكومة وتنفيذها، وفي تطوير المنتجات والخدمات.

٥- حق إشباع احتياجاته الأساسية: أن يكون للمستهلك حق الحصول على السلع الضرورية الأساسية وكذلك الخدمات، كالغذاء والكساء والمأوى والرعاية الصحية والتعليمية.

٦- حق التعويض: أن يكون للمستهلك الحق في تسوية عادلة للمطالبة المشروعة، شاملة التعويض عن التضليل أو السلع الرديئة أو الخدمات غير المرضية.

٧- حق التثقيف: أن يكون للمستهلك الحق في اكتساب المعارف والمهارات المطلوبة لممارسة الاختيارات الواعية بين السلع والخدمات، وأن يكون مُدركاً لحقوق المُستهلك الأساسية ومسؤولياته وكيفية استخدامه.

٨- حق الحياة في بيئة صحية: أن يكون للمستهلك الحق في أن يعيش ويعمل في بيئة خالية من المخاطر للأجيال الحالية والمستقبلية.

أظهرت دراسة أن ٨٥% من المسافرين جواً لا يعرفون حقوقهم في حالة تأخر رحلتهم أو إلغائها، وأن شركات الطيران تتعمد التستر على تلك الحقوق.

كما ذكرت الدراسة - التي أعدتها شركة الخدمات الإلكترونية إيرهلب (AirHelp) وشملت ٧٠٠٠ مسافر- أن ٤٢% من هؤلاء لا يعرفون شيئاً عن حقوقهم في مثل هذه الحالات، بينما قال ٣٦% إنهم لا يستحقون تعويضاً في حالة تأخر أو إلغاء الرحلة. وقال ٢٤% إنهم لا يعرفون كيف يتصرفون لتقديم شكوى تمكنهم من الحصول على حقوقهم.

والواقع أن ثمة تعليمات أوروبية تقضي بدفع تعويض مالي للمسافر في حالة تأخر الرحلة أو إلغائها يبلغ ٦٠٠ يورو للشخص الواحد حسب شروط معينة.

وتلك معلومة يبدو أن شركات الطيران حريصة على التستر عليها، فاثنان من كل ثلاثة مسافرين شملهم الاستطلاع قالوا لإيرهلب - في هذا الموضوع -

إنهم لم يتلقوا أية معلومات من الشركة التي لم تلتزم بتعهداتها المتعلقة بالمواعيد.

وعلق الرئيس التنفيذي هنريكزيلمر على هذه النتائج قائلاً "من الواضح أن المسافرين مع شركات الطيران ما زالوا يشعرون بالعجز في مواجهة هذه الشركات، كما أن العديد منهم يخسرون تعويضات مستحقة لهم بسبب عدم تقديم طلبات للحصول عليها".

وقد أدى هذا الشعور بالعجز - بالإضافة إلى نقص المعلومات - إلى خسارة ١٣ مليون مسافر عبر أوروبا لما قيمته خمسة مليارات يورو من التعويضات المستحقة، حسب ما جاء في صحيفة لوفيغارو الفرنسية.

المراجع

١- علوم الطيران المدني - إبراهيم فهمي محمد - ١٩٨٢ الكويت.
٢- د. أبو زيد رضوان - القانون الجوي - قانون الطيران التجاري.
٣- إبراهيم فهمي محمد - علوم الطيران المدني الدولي ١٩٨٢ – الكويت.
٤- الاياتا (IATA) الاتحاد الدولي للنقل الجوي.
٥- التقرير السنوي للاياتا عام ١٩٩٧.
٦- التقرير السنوي للاتحاد العربي للنقل الجوي ١٩٩٧ AACO.
٧- التقرير السنوي للاياتا ١٩٩٧ IATA.
٨- إحصائيات النقل الجوي الدولية ١٩٩٧ IATA - WATS 6 /98.
٩- مجلة الطيران العربي - العدد الأول مارس ١٩٩٨.
١٠- مجلة الطيران العربي - العدد الأول يناير - مارس ١٩٩٨.
١١- INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCAIATION
١٢- التقرير السنوي للاياتا 2007 (IATA).
١٣- النظام الأساسي للاياتا.
١٤- الاتحاد العربي للنقل الجوي.
١٥- النظام الأساسي للاتحاد العربي للنقل الجوي.
١٦- التقرير السنوي للاتحاد العربي للنقل الجوي ١٩٩٧.
١٧- علوم الطيران المدني - إبراهيم فهمي محمد - الكويت ١٩٨٢.
١٨- معاهدة تنظيم الملاحة الجوية.
١٩- المعاهدة المتعلقة بالجرائم والعقوبات على متن الطائرة وهي في حالة طيران.
٢٠- الاتفاقية الخاصة بالنقل الجوي.

٢١- المعاهدة المتعلقة بالطيران المدني.
٢٢- المعاهدة المتعلقة بتنظيم الطيران المدني الدولي والمسائل المتعلق به.
٢٣- الهيئة العامة للطيران المدني.
٢٤- معاهدة شيكاغو - ريمون فرحات عقل - بيروت.
٢٥- إبراهيم فهمي محمد - مرجع سابق ص ١٠٦.
٢٦- الهيئة العامة للطيران المدني.
٢٧- د. عمرو خير الدين - التسويق الدولي جامعة الإسكندرية.
٢٨- موقع دليل الطيران بشبكة المعلومات الدولية www.aboutairline.com

الفهرس

الفصل الثاني: المنظمات والاتحادات الدولية ذات العلاقة بالنقل الجوي

الفصل الثالث: المعاهدات والاتفاقيات المتعلقة بالنقل الجوي

الباب الثاني: النقل الجوي التجاري

الفصل الأول: حريات الطيران التجاري

الفصل الثاني: تنظيم النقل الجوي التجاري

الفصل الثالث: عقد النقل الجوي

الفصل الرابع: وثائق الحركة والوثائق التجارية

الباب الثالث: عناصر النقل الجوي التجاري

الفصل الأول: الطائرات

الفصل الثاني: الطاقم الجوي

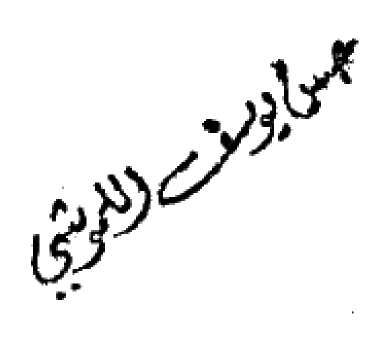
الفصل الثالث: المطارات

الفصل الرابع: شركات النقل الجوي

الفصل الخامس: تأجير الطائرات

الفصل السادس

الفصل السابع: التحالفات الإستراتيجية بين شركات النقل الجوي



ما يجب ان تعرفه عن

النقل الجوي التجاري

محمد محمد عبد القادر بن عيسى

باعتباري احد المهتمين والمتخصصين في مجال صناعة النقل الجوي التجاري و تعميما للفائدة وإثراء للفهم في هذا المجال الثري النابض بالحياة فقد رأيت أن اعد هذا الكتاب تحت عنوان " النقل الجوي التجاري – الاسس والمفاهيم " بمفهوم ولغة أهل الصناعة لعله يسهم في نشر ثقافة جوية شاملة في المكتبة الليبية بشكل خاص والعربية بشكل عام و سبر غور أسس و مفهوم النقل الجوي التجاري الذي يمثل اساس قوي ومتين اقتصاديات الكثير من دول العالم وبات موردا هاما لزيادة الدخل القومي لو بنيلا على اساس من القوة والحيوية المطلوبة في هذا المجال .

